

Instituto de Acção Social Escolar

Decreto n.º 103/73

de 13 de Março

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 38 968 e nos artigos 69.º, n.º 1, e 70.º do Decreto n.º 38 969, de 27 de Outubro de 1952, é autorizado o Governo, pelo Ministro da Educação Nacional, a aceitar a importância de 383 790\$, proveniente do legado da benemérita Clemência Pereira dos Santos, para fundo de manutenção de uma cantina escolar a instituir junto das escolas da sede do concelho de Porto Moniz, distrito do Funchal, com a denominação de Cantina Escolar de Manuel de Lima Frango e Eva da Conceição Barreto.

Art. 2.º A administração da cantina é autónoma e será confiada a uma comissão de, pelo menos, três membros nomeados pelo Ministro da Educação Nacional.

Marcello Caetano — Manuel Artur Cotta Agostinho Dias — José Veiga Simão.

Promulgado em 2 de Março de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

SECRETARIA DE ESTADO DA INDÚSTRIA

Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais

Portaria n.º 184/73

de 13 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado da Indústria, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 38 801, de 25 de Junho de 1952, aprovar as normas provisórias P-611 e P-612 como normas definitivas, com as alterações propostas nos respectivos pareceres do Conselho de Normalização e com os números e títulos seguintes:

NP-611 — Soldadura oxi-acetilénica. Qualificação de soldadores para soldadura manual de chapas e perfis de aço.

NP-612 — Soldadura oxi-acetilénica. Qualificação de soldadores para soldadura manual de tubos de aço.

Secretaria de Estado da Indústria, 1 de Março de 1973. — O Secretário de Estado da Indústria, *Hermes Augusto dos Santos*.

Portaria n.º 185/73

de 13 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado da Indústria, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 38 801, de 25 de Junho de 1952, com a nova redacção dada pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 48 454, de 25 de Junho de 1968, aprovar como normas definitivas os inquéritos I-1070, I-1071 e I-1072, com as alterações propostas nos respectivos pareceres do Conselho de Normalização e com os números e títulos seguintes:

NP-966 — Água. Determinação do cloro residual. Processo expedito.

NP-967 — Água. Determinação do teor em manganés.

NP-968 — Água. Determinação do teor em ferro.

Secretaria de Estado da Indústria, 22 de Fevereiro de 1973. — O Secretário de Estado da Indústria, *Hermes Augusto dos Santos*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES**Decreto-Lei n.º 104/73**

de 13 de Março

1. Conforme determina o n.º 1 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de Março, em que se fixam as bases jurídicas da reconversão dos caminhos de ferro, o contrato de concessão celebrado entre o Estado e a C. P., nos termos do Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, será revisto de acordo com as disposições daquele diploma.

Nessa revisão, conforme se estipula no n.º 2 daquele mesmo artigo, além das adaptações necessárias à concretização das orientações definidas no referido diploma proceder-se-á ainda às alterações que se mostraram necessárias para o saneamento financeiro da empresa e para a reorganização da sua gestão técnica e comercial.

São esses os objectivos do presente diploma.

2. No que se refere às adaptações julgadas indispensáveis para que a empresa possa proceder à reconversão dos serviços prestados ao público, assinalam-se as seguintes inovações:

- a) O objecto da concessão tem um carácter evolutivo, conforme se proceda à actualização da rede ferroviária do continente e de acordo com o progresso técnico, que poderá oferecer novas soluções de transporte, diferentes do caminho de ferro tradicional, mas de certo modo análogas, do ponto de vista tecnológico (bases I, II e III);
- b) As obrigações e os direitos da Companhia passam a ser definidos com maior clareza e de uma forma sistematizada ao longo das bases que constituem o capítulo II deste diploma, contribuindo para um melhor entendimento das relações entre concedente e concessionário e entre este e os utilizadores dos seus serviços;
- c) No que se refere às obrigações da concessionária, explicita-se o dever de conformar a

actualização e exploração da rede concedida com as normas de política de transporte que o Governo fixar, designadamente através do planeamento dessa actualização a aprovar pelo concedente; estipula-se ainda que o cumprimento das obrigações de serviço público que lhe são impostas deverá conciliar-se, na medida do possível, com uma exploração da rede segundo métodos de gestão comercial privada de acordo com as exigências do progresso técnico e as oportunidades comerciais evidenciadas pelo mercado dos transportes;

- d) Como se prevê que este mercado seja mais concorrencial, fixa-se inequivocamente a orientação de as obrigações impostas à concessionária revestirem um conteúdo prático que as aproxime das que incidem sobre as demais empresas que com ela concorrem no mercado dos transportes; visa isto dar satisfação ao princípio da igualdade do tratamento das empresas que actuem neste mercado; mas admitindo-se a necessidade de um período de transição entre a situação actual, particularmente desfavorável para a concessionária, e uma situação futura, de relativa igualdade de tratamento, consagra-se o direito de compensação financeira por parte do Estado, sempre que não exista equiparação de obrigações entre a concessionária e as demais empresas, evitando também o concedente sujeitar, no futuro, a concessionária a condicionamentos ainda mais gravosos, salvo, como é óbvio, se os mesmos resultarem da própria natureza do transporte ferroviário;
- e) Sempre dentro de uma linha de compromisso entre o cumprimento das obrigações de serviço público de que se não possa prescindir e a aplicação de métodos de gestão comercial privada que importa ver adoptados, revêem-se os conteúdos da obrigação de explorar as linhas e ramais concedidos e da obrigação de transportar bens e pessoas que a elas ocorram, dando à empresa maior flexibilidade para encerrar, temporária ou definitivamente, total ou parcialmente algumas daquelas linhas ou ramais, bem como estações de reduzido tráfego, sempre que tal exploração se não revele comercialmente viável nem justificável por superiores motivos de interesse público, que só ao Estado compete apreciar.

3. O saneamento financeiro da empresa constitui outra das preocupações salientes da revisão do contrato de concessão.

Quanto ao futuro, foram adoptadas disposições que se afiguram essenciais para evitar a repetição dos desequilíbrios financeiros, que caracterizaram a vida da empresa durante longos anos e lhe retiraram possibilidades de uma actuação mais conforme aos interesses que deve satisfazer.

Assim:

- a) O financiamento dos investimentos ferroviários far-se-á de acordo com esquemas delinea-

dos em correspondência com a natureza intrínseca de tais investimentos (longa vida económica e reprodutividade não imediata e, em grande parte, indirecta), permitindo que a empresa possa cobrir com os benefícios a colher os encargos suportados (capítulo III);

- b) A gestão financeira e patrimonial da concessionária passa a ser disciplinada por programas plurianuais de actividade e por programas e orçamentos anuais; tais programas estão na origem de uma das inovações mais características desta revisão contratual: o estabelecimento, entre o concedente e a concessionária, de contratos programas, que por ambos devem ser pontualmente cumpridos;
- c) De acordo com o que se encontra praticamente normalizado no concerto internacional (Mercado Comum e Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes), definem-se as situações que podem justificar a atribuição de compensações financeiras à concessionária;
- d) Fixa-se como norma imperativa a obtenção de uma relação adequada entre o capital próprio e o capital alheio da concessionária, para o que esta procederá de forma programada aos indispensáveis aumentos de capital social.

Quanto ao passado, não pôde deixar de proceder-se a uma revisão profunda dos encargos que actualmente oneram a empresa, revisão que implica pesados sacrifícios para as finanças do Estado, conforme claramente se deduz do disposto nas bases I a LIII anexas a este diploma.

É na sequência de decisões de tamanha amplitude que deve interpretar-se o disposto no n.º 2 da base XXXIX quanto à intervenção do Governo na aplicação de saldos positivos de exercício, caso venham a existir.

4. Com a publicação deste diploma e do Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de Março, dá-se execução a importantes medidas de política no sector dos transportes previstas quando da elaboração do III Plano de Fomento e que nele encontraram pleno acolhimento, como se referiu mais detalhadamente no preâmbulo daquele outro diploma.

Só agora o Governo o pôde fazer, depois de clarificadas grande número de situações inerentes à exploração ferroviária e de se terem encontrado os meios necessários para assegurar uma política neste sector dos transportes terrestres devidamente articulada com o desenvolvimento de outros modos de transporte, tudo com o objectivo final de proporcionar ao País uma mais completa satisfação das suas necessidades de transporte, com o menor custo social.

Pensa-se que, saneada financeiramente a concessionária e reformuladas as normas em que deve inserir-se a sua actividade, se dá o mais significativo passo das últimas décadas para a obtenção de um caminho de ferro verdadeiramente renovado, prestando à colectividade os serviços que ele e só ele está em condições de fazer.

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 — 1. Tendo em vista a execução do disposto no n.º 1 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de Março, o Ministro das Comunicações fica autorizado a estipular novo contrato de concessão com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — adiante designada por C. P. —, de acordo com a revisão a que se procedeu do contrato em vigor.

2. O novo contrato conformar-se-á com o prescrito nas bases anexas a este decreto-lei, do qual se consideram parte integrante, e substituirá, para todos os efeitos, o contrato de concessão celebrado em cumprimento do disposto no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951.

Art. 2.º — 1. A C. P. continuará a revestir a forma de sociedade anónima.

2. A sua administração competirá a um conselho, cuja composição será fixada nos respectivos estatutos, devendo todos os seus membros ter a cidadania portuguesa e residência em Portugal.

3. O Governo designará metade dos membros do conselho de administração, ou metade menos um, no caso de o número total ser ímpar, sendo os restantes eleitos pela assembleia geral.

4. O presidente do conselho de administração será nomeado pelo Governo, de entre os administradores.

Art. 3.º A C. P. deverá proceder aos aumentos de capital necessários para estabelecer relação adequada entre o capital próprio e o alheio, tomando ainda na devida conta o volume do activo imobilizado.

Art. 4.º Fica desde já o Fundo Especial de Transportes Terrestres autorizado a adquirir ou a vender acções da concessionária, bem como a subscrever, nas condições fixadas por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Comunicações, todas ou parte das acções que vierem a ser emitidas nos termos do número anterior.

Art. 5.º É revogado o § 1.º do artigo 33.º do Decreto n.º 13 829, de 17 de Junho de 1927, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 38 855, de 8 de Agosto de 1952.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Caetano* — *Manuel Artur Cotta Agostinho Dias* — *Rui Alves da Silva Sanches*.

Promulgado em 28 de Fevereiro de 1973.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 104/73

CAPÍTULO I

Da concessão da rede ferroviária do continente

BASE I

A organização e exploração dos transportes na rede ferroviária do continente é feita em regime de concessão

são única, outorgada pelo presente contrato à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), adiante designada apenas por Companhia.

BASE II

1. A presente concessão abrange a exploração de todas as linhas e ramais enumerados na relação anexa ao presente contrato, bem como as linhas e ramais de interesse público que de futuro houver que construir.

2. A relação a que se refere o número anterior poderá ser a todo o tempo revista, em conformidade com a actualização da rede ferroviária do continente, devendo as alterações constar de portaria do Ministro das Comunicações.

3. A exploração da linha de Cascais continuará no regime em vigor, enquanto não cessar por alguns dos meios legais ou contratualmente previstos.

BASE III

1. A concessão estender-se-á à exploração das infra-estruturas de outros modos de transporte terrestre que apresentem analogia técnica com o transporte ferroviário, sempre que o Governo entenda que essas infra-estruturas devem ficar incluídas na rede ferroviária do continente.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior os casos em que a Companhia, autorizada pelo Governo, se associar para construir as infra-estruturas e explorar os transportes a que se refere o número anterior.

BASE IV

O prazo da concessão é de cinquenta anos, com início em 1 de Janeiro de 1951 e termo em 31 de Dezembro de 2000.

CAPÍTULO II

Das obrigações e dos direitos da Companhia

BASE V

1. A Companhia obriga-se a conformar a actualização e a exploração da rede ferroviária concedida com as normas de política de transportes que o Governo fixar, nomeadamente com as constantes da lei e dos regulamentos em vigor.

2. A Companhia obriga-se a proceder à modernização das linhas e ramais e do demais equipamento em serviço, em conformidade com os interesses da colectividade, os progressos técnicos e as necessidades comerciais da empresa.

3. A Companhia obriga-se a explorar a rede ferroviária segundo métodos actualizados de gestão comercial privada e de acordo com as exigências do progresso técnico e as oportunidades comerciais evidenciadas pelo mercado, sem prejuízo das obrigações de serviço público estabelecidas no presente contrato.

4. Fica ainda a Companhia obrigada a construir novas linhas ou ramais que se mostrem indispensáveis para actualizar a rede ferroviária nacional, sempre que o Governo o determine e lhe proporcione o respectivo financiamento.

BASE VI

1. A modernização a que se refere o n.º 2 da base anterior far-se-á em conformidade com planos a apro-

var pelo Governo nos termos estabelecidos na lei, os quais deverão ter em conta a supressão das linhas e ramais que se não mostrem socialmente justificados e cuja exploração a Companhia haja sido autorizada a cessar, total ou parcialmente.

2. Os planos a que se refere o número anterior serão completados com os relativos à construção de novas linhas e ramais, nos casos previstos no n.º 4 da base anterior, e neles se terá em conta o disposto no n.º 1 da mesma base.

3. A aprovação dos planos referidos no n.º 1 atribui à Companhia a faculdade de proceder à sua execução, de acordo com o escalonamento estabelecido.

4. O Governo poderá impor à Companhia o prazo de execução dos planos aprovados ou de qualquer das suas partes constitutivas.

BASE VII

1. As obrigações impostas à Companhia no presente contrato serão revistas ou objecto de compensação adequada, por acordo entre o Estado e a concessionária, quando não se mostrem equiparadas às que impendem sobre as restantes empresas que com ela concorrem no mercado dos transportes.

2. O Estado evitará sujeitar a Companhia a condicionamentos mais gravosos do que os que incidirem sobre as demais empresas concorrentes no mercado de transportes, salvo se os mesmos resultarem da especialidade do transporte ferroviário.

BASE VIII

A Companhia deverá obter autorização do Ministério das Comunicações para todas as obras de importância superior a 2 por cento do valor dos investimentos por ela realizados no último ano, que não façam parte de planos já aprovados nos termos do n.º 1 da base VI e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências.

A falta de resolução no prazo de sessenta dias, contados a partir da data da apresentação da proposta, será entendida, para todos os efeitos, como aprovação.

BASE IX

1. A Companhia é obrigada a ter o material fixo e circulante necessário para assegurar a execução do serviço, com a indispensável regularidade, eficiência e segurança.

2. A modernização do material referido no número anterior far-se-á gradualmente, de acordo com os planos a que alude a base VI.

3. A Companhia manterá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres informada quanto à utilização de novos tipos de material fixo e circulante, à alteração da sua classificação e ao abate ao serviço.

BASE X

A Companhia obriga-se a conservar no melhor estado de serviço possível, durante o prazo de concessão, as linhas férreas e suas dependências, bem como todo o material fixo, circulante e acessório, assim os devendo entregar ao Estado, findo aquele prazo.

BASE XI

1. Não cumprindo a Companhia as obrigações fixadas nas bases IX e X, o Governo notificá-la-á para que o faça dentro de certo prazo.

2. Se a Companhia provar que não pode dar cumprimento à notificação, por impossibilidade de obter os meios financeiros necessários ao cumprimento das obrigações referidas no número anterior, será aplicável o disposto no n.º 1 da base X.

3. Caso a Companhia não dê cumprimento à notificação nem produza a prova referida no número anterior, poderá o Governo substituir-se-lhe, para o efeito, e terá o direito de arrecadar todas as receitas da Companhia, até completar a importância das despesas feitas.

BASE XII

1. A Companhia poderá cessar, temporária ou definitivamente, parcial ou totalmente, a exploração de linhas ou ramais que não se revele comercialmente viável nem justificável por superiores motivos de interesse público.

2. A cessação da exploração referida no número anterior carece da aprovação do Ministério das Comunicações e far-se-á sob proposta da Companhia, nos termos e tendo em conta os critérios fixados na lei e seus regulamentos.

BASE XIII

1. Sempre que a Companhia seja autorizada a cessar, total ou parcialmente, a exploração de linhas férreas ou ramais, deverá estabelecer directa ou indirectamente serviços de transporte de passageiros e mercadorias por estrada, por forma a assegurar as necessidades públicas e a dar satisfação às exigências de desenvolvimento da região em causa.

2. Quando se mostre estar a região suficientemente servida por meios de transporte que assegurem a satisfação das necessidades públicas até então dependentes do transporte ferroviário, poderá a Companhia ser dispensada do cumprimento da obrigação referida no número anterior.

3. Quer por iniciativa da Companhia, quer por determinação do Ministério das Comunicações, os serviços de transporte por estrada a que alude o n.º 1 poderão ser estabelecidos a título provisório e experimental, com antecipação relativamente à cessação da exploração das linhas ou ramais.

4. É aplicável aos transportes rodoviários de substituição referidos nos números anteriores o disposto na base XXIV.

BASE XIV

Quando tenha sido autorizada a cessar total e definitivamente a exploração, Companhia poderá solicitar ou o Governo impor-lhe, nos termos da lei aplicável, a supressão das linhas e ramais com o respectivo levantamento.

BASE XV

1. Poderão ser encerradas ao tráfego, total ou parcialmente, temporária ou definitivamente, as estações cuja exploração se não revele comercialmente viável, nem justificável por superiores motivos de interesse público.

2. A execução do disposto no número anterior far-se-á nos termos e tendo em conta os critérios fixados na lei e seus regulamentos.

BASE XVI

1. A Companhia é obrigada a efectuar os transportes expressamente previstos nos regulamentos, contratos e convenções em vigor e segundo as condições nos mesmos fixadas.

2. A Companhia não fica obrigada a fazer o transporte de carga perigosa nem daquela cuja forma, dimensões ou pesos sejam incompatíveis com a resistência da via ou do material de transporte, com a capacidade deste ou com a segurança da circulação.

3. A Companhia poderá solicitar a alteração dos regulamentos vigentes desde que demonstre deles derivar um agravamento injustificado da sua posição concorrencial ou prove que a alteração oferece vantagens no domínio da coordenação dos transportes.

BASE XVII

1. Em execução do disposto na base anterior, a Companhia, tendo em conta a natureza e intensidade do tráfego de cada linha ou troço da rede, as necessidades económicas das regiões servidas e a existência de outros meios de transporte ou a possibilidade da sua exploração, estabelecerá 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.

2. A Companhia obriga-se, todavia, a respeitar as determinações que o Governo entender estabelecer quanto às matérias enumeradas no número precedente, tendo em vista o interesse público ou a coordenação dos transportes.

BASE XVIII

1. Cumpre à Companhia estabelecer, em regulamentos internos, de acordo com as disposições legais e contratuais vigentes, as normas relativas à circulação, à sinalização e a outros aspectos específicos da exploração ferroviária, e deles dar conhecimento à Direcção-Geral de Transportes Terrestres com, pelo menos, sessenta dias de antecedência, em relação à sua entrada em vigor.

2. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres, sempre que o interesse público ou as exigências de segurança da circulação o imponham, poderá intervir na orientação dos regulamentos a que alude o número anterior.

BASE XIX

1. Os preços e condições do transporte serão estabelecidos em conformidade com o disposto na lei e seus regulamentos, ouvida a Companhia.

2. As facilidades ou reduções de preços concedidos pela Companhia não poderão envolver qualquer privilégio de ordem pessoal.

BASE XX

1. A Companhia obriga-se a informar o público, nas suas estações, sobre os preços de transporte de passageiros e de mercadorias que, em cada momento, estiver autorizada a praticar, nos termos da lei.

2. A Companhia poderá fazer contratos especiais de transporte, quer de passageiros, quer de mercadorias, nos termos que a lei estabelecer.

BASE XXI

1. A Companhia fica, ainda, obrigada:

- a) A conceder facilidades tarifárias para a deslocação de forças armadas ou de material de guerra para qualquer ponto da sua rede;
- b) A transportar as malas de correio, as ambulâncias postais e o pessoal dos correios encarregado do serviço destes, para o que deverá celebrar os respectivos contratos com a administração dos CTT;
- c) A conceder passes de livre circulação aos membros do Governo;
- d) A manter os descontos presentemente concedidos a Deputados, a Procuradores à Câmara Corporativa e a militares;
- e) A transportar gratuitamente os agentes do Governo, especial e directamente incumbidos da fiscalização da rede, até ao número máximo de vinte;
- f) A conceder os passes que, por força de disposições legais ou regulamentares, forem atribuídos a entidades oficiais, até ao limite máximo de duzentos;
- g) A facultar ao Governo, em situações de emergência e para o serviço oficial, o uso gratuito da sua rede de telecomunicações, nos mesmos termos em que estes serviços são prestados pelos CTT.

2. Os transportes mencionados na alínea a) do número anterior serão efectuados aos preços, nunca inferiores ao custo, que, sob proposta da Companhia, forem fixados em despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Comunicações.

3. A Companhia obriga-se também a prestar os serviços de transporte extraordinário que o Governo requisitar, de acordo com as tarifas vigentes.

BASE XXII

1. 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.

2. As vedações serão feitas por muros, sebes vivas, grades ou qualquer outro sistema aprovado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, observando-se as prescrições legais.

BASE XXIII

1. A Companhia poderá explorar, directa ou indirectamente, transportes terrestres ou fluviais com vista a completar os transportes ferroviários objecto da presente concessão, nos termos estabelecidos na lei e regulamentos que ao tempo vigorarem.

2. Sempre que, com fundamento nas leis e regulamentos referidos no número anterior, se haja de impor à Companhia a exploração dos transportes no mesmo número referidos, deverá aquela ser previamente consultada a fim de fornecer ao Governo todos os elementos susceptíveis de definir a rentabilidade financeira de tais transportes.

3. Independentemente do estabelecido no n.º 1, a Companhia poderá sempre:

- a) Assegurar, directamente ou em colaboração com outras empresas transportadoras, a recolha, a distribuição, o armazenamento e o depósito de mercadorias, bem como quaisquer outras operações acessórias do transporte ferroviário principal;
- b) Celebrar com outras empresas de transporte os acordos que se revelem vantajosos para melhor satisfazer as necessidades do público e as exigências do serviço de que está incumbida, assumindo nomeadamente a responsabilidade dos transportes que comportem a utilização sucessiva de diversos meios técnicos.

BASE XXIV

Para efeitos do disposto na base anterior, fica a Companhia autorizada a organizar, por si ou associada, empresas transportadoras, bem como a participar em empresas já organizadas que visem os mesmos objectivos.

BASE XXV

1. Quaisquer expropriações que a Companhia houver de fazer para obras do caminho de ferro serão consideradas urgentes e regulam-se pelas leis, geral ou especiais, dos caminhos de ferro.

2. O direito à reversão dos bens ou direitos expropriados extingue-se nos termos do n.º 2 do artigo 8.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, e artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46 027, de 13 de Novembro de 1964.

3. A aquisição, pela Companhia, de bens ou direitos destinados ao domínio público ferroviário não dá lugar ao pagamento de qualquer contribuição ou imposto, incluindo de selo, devendo declarar-se no respectivo título que tais bens são incorporados no domínio público.

BASE XXVI

O Governo concederá à Companhia, sem encargo algum para esta, os terrenos do Estado, bem como as árvores neles existentes, que devam ser ocupados pelas linhas, edifícios e outras dependências necessárias ao serviço dos caminhos de ferro.

BASE XXVII

Sem prejuízo do que dispõe a base VIII, o Governo concede à Companhia a faculdade de desviar cursos de água e alterar a direcção dos caminhos, sempre que a construção, ampliação, multiplicação das vias ou, em geral, qualquer modificação das linhas férreas assim o exijam.

BASE XXVIII

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 XXIX

1. A Companhia continuará a gozar, durante o prazo de concessão, de isenção completa de quais-

quer impostos ou contribuições do Estado ou das autarquias locais, tanto gerais e especiais como extraordinários. Esta isenção não se aplica ao imposto ferroviário incorporado nas tarifas a entregar pela Companhia nos cofres do Tesouro.

2. A mesma isenção se aplicará à exploração rodoviária que, nos termos da base XIII, substitua serviços ferroviários.

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

BASE XXX

1. Este contrato e quaisquer outros que visem a modificá-lo, completá-lo ou substituí-lo, bem como os alvarás ou quaisquer diplomas ou convenções relativos à presente concessão ou à construção de novas linhas, serão isentos de qualquer imposto, 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 XXXI

1. Durante a vigência da concessão, a Companhia beneficiará de isenção de direitos de importação, de outras imposições aduaneiras, designadamente de emolumentos gerais e selo de despacho, bem como emolumentos consulares, em relação ao material fixo e circulante, maquinismos, ferramentas, utensílios, seus componentes e acessórios, aparelhos de medida e utensílios para manobra e manutenção nas instalações oficiais, a quaisquer artigos não trabalhados, esboçados ou em meio acabamento necessários para a construção, exploração e conservação dos caminhos de ferro e suas dependências, e bem assim a quaisquer outros materiais, máquinas e ferramentas indispensáveis à conservação do material fixo e circulante e ainda em relação a combustíveis e lubrificantes utilizados no material rolante e nas oficinas.

2. Esta isenção não está sujeita ao condicionamento estabelecido na lista anexa ao Decreto-Lei n.º 44 373, de 29 de Maio de 1962.

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

BASE XXXII

1. O estabelecimento industrial da Companhia, em todo o seu conjunto, aplicado ao funcionamento do serviço, está sujeito ao regime de domínio público com as modificações estabelecidas na lei ou no presente contrato.

2. Ficam, porém, sujeitos ao regime de comércio privado os combustíveis, o mobiliário e outros providos.

3. Sobre os bens a que se refere o n.º 1 fica a Companhia autorizada a constituir direitos a favor de terceiros que não prejudiquem o funcionamento do serviço, beneficiando dos rendimentos que assim obtiver. Carecem, todavia, de aprovação do Governo as atribuições que não possam ser unilateralmente rescindidas por conveniência dos caminhos de ferro.

4. A cedência de casas para habitação do pessoal não está sujeita às regras sobre arrendamento e, dei-

xando de subsistir as razões que a determinaram, se o agente não desocupar a casa trinta dias depois de avisado, será feito o despejo imediato pela autoridade administrativa ou policial, a requerimento da Companhia.

5. Os bens a que se refere o n.º 2, assim como os bens integrados no património privado da Companhia, serão usufruídos, administrados e livremente alienáveis pela empresa, sem dependência de qualquer autorização governamental.

BASE XXXIII

1. Os bens a que se refere o n.º 1 da base anterior podem entrar no comércio privado sem dependência de diploma legal, pela simples desafecção material originada em acto do Governo ou da Companhia. A desafecção é originada em acto do Governo quando resultar de obra cujo projecto deva ser por ele aprovado; é originada em acto da Companhia em todos os demais casos.

2. Quando a desafecção for de imóveis, deverá a Companhia remeter à Direcção-Geral de Transportes Terrestres planta em duplicado da parcela desafectada e solicitar-lhe a designação de um representante para a correspondente delimitação dos terrenos confinantes com o domínio público ferroviário. A delimitação deverá efectuar-se nos trinta dias posteriores à remessa da referida planta.

3. Os bens desafectados, nos termos do n.º 1 desta base, ingressam no património privado da Companhia.

CAPÍTULO III

Do financiamento dos investimentos

BASE XXXIV

1. As fontes de financiamento para a construção de novas linhas ou ramais de interesse geral, bem como para modernização da rede ferroviária concedida, deverão constar dos planos a que se refere a base VI, nas proporções em que devam ser utilizadas.

2. Na fixação das fontes de financiamento para a modernização da rede concedida observar-se-á o disposto no n.º 3 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 80/73, por forma a que, no seu conjunto, os benefícios a colher da modernização compensem os encargos de juro e amortização dos empréstimos a contrair, bem como os custos da exploração modernizada.

BASE XXXV

1. O Governo não usará da faculdade conferida pelo n.º 4 da base VI sem que previamente assegure os recursos financeiros indispensáveis.

2. Os recursos financeiros a que alude o n.º 1 deverão subordinar-se ao estabelecido na parte final do n.º 2 da base anterior.

BASE XXXVI

Quando a modernização das infra-estruturas de longa duração se houver de fazer com recurso a subsídios não reembolsáveis do Estado e estes revisitam a forma de participações acrescidas no capital social da concessionária, serão aqueles subsídios aprovados em portaria conjunta dos Ministros das Finan-

ças e das Comunicações, ficando a Companhia, se for caso disso, dispensada do cumprimento das disposições legais reguladoras dos aumentos de capital das sociedades anónimas.

CAPÍTULO IV

Das receitas e despesas e da gestão financeira e patrimonial da Companhia

BASE XXXVII

1. Constituem receitas de exploração da Companhia:

- a) As receitas provenientes da prestação de serviços de transporte ferroviário;
- b) As receitas provenientes da prestação de outros serviços de transporte;
- c) Os rendimentos dos bens que possuir ou administrar;
- d) As compensações financeiras a atribuir pelo Estado nos termos da lei;
- e) Outras receitas não incluídas nas alíneas anteriores.

2. Para determinação do montante das compensações a que se refere a alínea d) do número precedente e tendo em vista a execução do disposto no artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 80/73, a Companhia avaliará as despesas e as perdas de receita provenientes, nomeadamente:

- a) Da obrigação de fazer transportes em condições incompatíveis com uma exploração comercial lucrativa;
- b) Da prática forçada de preços de transporte inferiores aos que resultariam da consideração dos custos de produção e das características do mercado;
- c) Do adiamento, por motivos de política geral, da entrada em vigor de alterações tarifárias justificáveis à luz de uma exploração comercial lucrativa;
- d) Da não aplicação do tarifário normal aos transportes a que se refere a alínea d) do n.º 1 da base XXI;
- e) Da obrigação de ter ao serviço pessoal que exceda as necessidades da empresa;
- f) De encargos financeiros resultantes, quer de critérios de financiamento dos investimentos diversos dos estabelecidos no presente contrato, quer da não atribuição, no passado, de compensações financeiras adequadas;
- g) Dos atrasos no recebimento de dotações e subsídios, obrigando a Companhia a recorrer ao crédito;
- h) Da construção, conservação e vigilância das passagens de nível, na parte em que a Companhia não deva ser responsável;
- i) Da conservação de infra-estruturas de longa duração, na parte que não deva caber à Companhia;
- j) Da aquisição de produtos ou bens de equipamento, por preços superiores aos que resultariam da única consideração dos interesses da empresa.

3. A avaliação a que alude o número anterior constará de conta provisória a apresentar ao Governo no decurso do mês de Janeiro do ano seguinte ao exercício a que se reportar.

4. O Governo, até 20 de Março, fixará o montante das compensações a atribuir à Companhia, as quais serão levadas à conta do respectivo exercício.

5. A fim de assegurar o regular movimento da tesouraria, o disposto nos n.ºs 3 e 4 não prejudica a atribuição, no decurso do respectivo exercício e com base nas previsões a que se refere o n.º 1 da base XLI, das compensações provisórias que neles venham a ser fixadas, devendo no entanto proceder-se ao encontro de contas, nos termos que vierem a ser fixados em despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Comunicações.

BASE XXXVIII

1. As despesas da Companhia serão discriminadas pela forma seguinte:

- a) Despesas de exploração;
- b) Encargos sociais;
- c) Encargos financeiros;
- d) Encargos tributários;
- e) Prejuízos resultantes de empresas nas quais a Companhia tenha posição;
- f) Outras despesas não abrangidas nas alíneas anteriores.

2. Além das despesas correntes, inerentes à prestação de serviços ferroviários, constituem encargos da exploração as despesas de conservação de material fixo, circulante e acessório, bem como a amortização industrial do estabelecimento da Companhia.

3. A amortização a que se refere o número anterior obedecerá a critérios a aprovar pelo Governo.

4. Nos encargos financeiros contabilizar-se-ão apenas juros, taxas, comissões e outras despesas de emissão respeitantes aos empréstimos contraídos, devendo as amortizações financeiras dos empréstimos ser levadas à conta de tesouraria.

BASE XXXIX

1. As receitas da Companhia, depois de deduzidas as despesas, os encargos e os prejuízos mencionados no n.º 1 da base anterior, serão aplicadas nos termos e pela ordem seguintes:

- a) Amortização de empréstimos por obrigações ou outros;
- b) Pagamento ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres de subsídios reembolsáveis eventualmente concedidos;
- c) Constituição ou reintegração do fundo de reserva legal;
- d) Atribuição facultativa, até 8 por cento, das receitas líquidas de impostos e reembolsos para constituição ou reforço de um fundo destinado a obras ou material de primeiro estabelecimento.

2. Se, após cumprimento do disposto no número anterior, se verificar a existência de saldo positivo, a

sua aplicação carecerá de autorização do Governo, tendo em conta os encargos de financiamento assumidos pelo Estado, nos termos do disposto no diploma que aprova estas bases e os encargos nelas prescritos.

BASE XL

1. Quando houver *déficits* de exercício da Companhia, poderá o Estado atribuir-lhe subsídios nas condições previstas no Decreto-Lei n.º 80/73.

2. O Estado, por intermédio do Fundo Especial de Transportes Terrestres ou de outro meio que considerar mais adequado, poderá possibilitar à Companhia a constituição de um fundo de maneiço que lhe permita razoável desafogo de tesouraria, através de financiamentos a todo o tempo reembolsáveis, nos termos da alínea b) do n.º 1 da base precedente.

BASE XLI

1. A gestão financeira e patrimonial da concessionária será disciplinada pelas seguintes previsões:

- a) Programas plurianuais de actividade;
- b) Programa anual de actividade;
- c) Orçamentos anuais.

2. Os programas plurianuais de actividade carecem da aprovação do Governo e abrangerão um mínimo de seis anos, devendo neles incluir-se:

- a) A indicação genérica dos serviços que a empresa se propõe prestar no período a que o programa se refere;
- b) Os meios materiais e humanos necessários à realização dos serviços a que alude a anterior alínea;
- c) Os indicadores de produtividade característicos daquela realização;
- d) As receitas e as despesas previstas, bem como a afectação ou cobertura dos respectivos saldos;
- e) O plano de investimentos que a Companhia se propõe realizar e as fontes de financiamento que deverão ser utilizadas.

3. Da aprovação dos programas referidos no número precedente resulta o estabelecimento entre o Governo e a concessionária de um contrato programa, que por ambos deverá ser pontualmente cumprido.

4. De acordo com os programas plurianuais de actividade e tendo em vista a execução dos contratos a que se refere o número anterior, a Companhia apresentará ao Governo, até 31 de Outubro de cada ano, o programa de actividade referente ao ano seguinte, devendo no mesmo pormenorizar as principais acções que se propõe empreender, bem como as decisões que ao Governo importa tomar para a respectiva execução.

5. O programa anual de actividade referido no número precedente será acompanhado dos correspondentes orçamentos de exploração e de investimento.

6. Os programas plurianuais de actividade e os correspondentes contratos programa serão revistos, por iniciativa do Governo ou da Companhia, sempre que as circunstâncias o justificarem.

CAPÍTULO V

Do termo da concessão

BASE XLII

1. No fim da concessão reverterão para o Estado o estabelecimento, nos termos em que é definido na base xxxii, e o mobiliário.

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

3. 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.

4. Os bens a que se refere a base xxxiii serão adquiridos pelo seu valor.

5. As somas realizadas nos termos dos dois números anteriores serão aplicadas do modo seguinte:

- a) Despesas a fazer para cumprimento das obrigações impostas pela base x e renovação e conservação do demais material circulante e acessório;
- b) Reembolso ao Fundo Especial de Transportes Terrestres dos subsídios concedidos nos termos da base xl;
- c) Quaisquer débitos em atraso, devidos às instituições de previdência ou outras entidades;
- d) O excesso reverterá para os accionistas.

6. 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, da expressa autorização do Governo, os encargos e pagamentos respectivos ficam a incumbir ao Estado.

BASE XLIII

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

2. No caso de resgate, proceder-se-á de modo idêntico ao estabelecido para o termo da concessão, tomando o Governo o encargo das obrigações e das dívidas, mesmo não especialmente autorizadas, e substituindo-se a obrigação de reembolsar os accionistas pelo valor nominal das acções, pela de os reembolsar pelo valor actualizado do capital nominal das acções, à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de uma unidade, adicionado da remuneração daquele capital nominal durante os anos que faltarem, no momento do resgate, para o 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 ela adoptada.

BASE XLIV

1. No caso de interrupção total ou parcial da exploração, não autorizada, 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, incor-

rerá na pena de rescisão da concessão, que logo passará definitivamente ao 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 3 e 4 da base XLII serão aplicados 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 3 e 4 da base XLII forem insuficientes para assegurar o pagamento das obrigações e dívidas não garantidas, ficarão estas a cargo da entidade que fizer a exploração.

CAPÍTULO VI

Disposições finais e transitórias

BASE XLV

O Governo fiscalizará, por intermédio da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e dos demais agentes seus, especialmente qualificados para o efeito, a exploração das linhas férreas e a execução de obras de transformação ou substituição e de grande reparação, notificando a Companhia dos desvios encontrados, para que sejam corrigidos.

BASE XLVI

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 forem efectuados e os encargos que resultarem de abono de subvenção de campanha.

BASE XLVII

1. Ouvida a Companhia, o regulamento para a exploração e polícia dos caminhos de ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto de 1954, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 48 594, de 26 de Setembro de 1968, será revisto, no prazo de um ano, no sentido do seu ajustamento às novas condições da exploração ferroviária.

2. Será também revista, no prazo de um ano, a legislação vigente sobre preços e condições de transporte ferroviário, tendo em conta a sua adaptação ao disposto no presente contrato.

BASE XLVIII

A representação da Companhia em juízo e fora dele, salvo quanto ao patrocínio judiciário, poderá ser feita por simples credencial assinada por quem, nos termos dos estatutos, tenha competência para

obrigar a Companhia, sendo estas assinaturas reconhecidas por notário ou, no caso de a Companhia ter selo branco, autenticadas com este selo.

BASE XLIX

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

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

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

BASE L

1. O saldo devedor da conta de ganhos e perdas da Companhia é transferido para o Estado, a título de compensação pela insuficiência de subsídios à exploração nos anos transactos.

2. A liquidação do saldo a que se refere o número anterior processar-se-á por forma escalonada, tendo designadamente em conta as datas de vencimento das amortizações financeiras resultantes das operações de crédito realizadas com vista a suportar a insuficiência das receitas de exploração.

3. O escalonamento referido no n.º 2 será definido em despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Comunicações.

BASE LI

Deixará de ser exigível à Companhia a restituição das quantias que lhe foram ou venham a ser atribuídas pelo Estado, até fim do exercício de 1972, através do Fundo Especial de Transportes Terrestres, a título de subsídios reembolsáveis.

BASE LII

1. O Estado, por intermédio do Fundo Especial de Transportes Terrestres, suportará, a partir do exercício de 1973, os encargos de juro e amortização dos empréstimos contraídos até final do exercício de 1972, aplicados em investimentos de modernização das infra-estruturas ferroviárias de longa duração.

2. Para efeitos do número anterior, consideram-se como infra-estruturas de longa duração:

- a) As linhas férreas e respectivas obras de arte;
- b) Os edifícios das estações, das oficinas e dos serviços administrativos, bem como os dos postos de manutenção;
- c) O equipamento fixo de alta tensão destinado a alimentar os comboios de tracção eléctrica, incluindo as subestações de transformação;
- d) O equipamento de sinalização, bem como o material fixo de telecomunicações.

3. Para efeito do disposto no n.º 1, a Companhia apresentará ao Fundo Especial de Transportes Terrestres o respectivo cálculo, devidamente justificado, carecendo o mesmo de aprovação pelos Ministros das Finanças e das Comunicações.

BASE LIII

1. Ficam a cargo do Estado as rendas vincendas, necessárias à constituição das reservas matemáticas das caixas de reformas e pensões existentes antes de 1955 e a pagar pela Companhia à Caixa Nacional de Pensões, nos termos do Decreto-Lei n.º 103/70, de 14 de Março.

2. Para cumprimento do estabelecido no número anterior, serão inscritas no Orçamento Geral do Estado as verbas que, para cada ano económico, forem destinadas por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Corporações e Previdência Social.

BASE LIV

1. O primeiro programa plurianual de actividade a que se refere a alínea a) do n.º 1 da base XLI será aprovado para o período do IV Plano de Fomento.

2. O programa anual de actividade a que se refere a alínea b) do n.º 1 da base XLI e respectivos orçamentos de investimento e de exploração serão aprovados, no que se refere ao exercício de 1973, independentemente da existência de um plano plurianual, conformando-se, quanto ao mais, com o disposto nos n.ºs 4 e 5 daquela mesma base, salvo no que respeita ao prazo fixado no referido n.º 4.

O Ministro das Comunicações, *Rui Alves da Silva Sanches*.

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Portaria n.º 186/73

de 13 de Março

REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO FEMININO

Trabalhos condicionados

A fim de proteger a saúde e bem-estar das trabalhadoras existem, em quase todos os países, normas que proibem o emprego das mulheres em certas actividades consideradas perigosas ou insalubres.

Em Portugal, o Decreto n.º 14 535, de 31 de Outubro de 1927, aprovou uma tabela de trabalhos proibidos às mulheres — tabela que foi mantida em vigor por despacho ministerial de 15 de Setembro de 1934. Despachos posteriores vieram ainda estabelecer numerosas proibições e condicionamentos ao acesso das mulheres a determinadas profissões, empregos ou postos de trabalho.

Esta regulamentação, adoptada numa época em que as técnicas de produção se encontravam relativamente pouco evoluídas, exigindo esforços físicos excessivos da parte das trabalhadoras, tem-se vindo a revelar desactualizada em face da mecanização progressiva e da melhoria das condições de trabalho e das medidas de higiene e segurança.

Tem-se verificado, por outro lado, que, embora com o objectivo de assegurar a protecção da integridade física e moral das trabalhadoras, as medidas de limitação do exercício de determinadas actividades se traduziam, de facto, em restrições injustificadas às