

## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

### Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão Central

#### Decreto n.º 11:898

A constituição da nossa rede ferroviária, factor essencial do progresso económico do País, obedeceu a eclectismo, que mais foi filho das circunstâncias do que predeterminedo por um critério sistemático. Concederam-se linhas a empresas, prestando-lhes o Estado auxílios diversos, ao mesmo tempo que outras foram construídas e exploradas pelo Estado.

Subordinaram-se as concessões aos princípios em vigor na Europa continental e especialmente em França. Consideraram-se as linhas como fazendo parte do domínio público, sendo temporariamente usufruídas por empresas concessionárias sujeitas na sua acção à fiscalização do Estado, cuja prévia homologação era necessária para os regulamentos e tarifas. Definiu-se o que era domínio do Estado e domínio das empresas; reservou-se para aquele o acto de soberania do resgate antes do tempo da concessão em condições fixadas nos contratos.

Os princípios fundamentais do nosso direito ferroviário foram formulados em dois sábios diplomas, o decreto de 31 de Dezembro de 1864 e o regulamento de 11 de Abril de 1868, que ainda hoje carecem apenas de ligeiras alterações para corresponderem cabalmente às exigências actuais.

Desde o início da construção de linhas reconheceu o Estado a necessidade de organizar a fiscalização por successivos diplomas, que o decreto de 21 de Fevereiro de 1891 substituiu, reorganizando os serviços fiscaes da exploração. Decretos successivos de 1892, 1893 e 1898, determinados por um propósito de economia, abriram o caminho à reorganização de 7 de Setembro de 1899, tam proficientemente elaborada que se manteve sem alteração sensível até 1918, em que se legistrou com tal precipitação e infelicidade que foi preciso suspender os decretos então publicados, um dos quais substituiu o decreto de 1864, o regulamento de 1868 e a parte respectiva do Código Commercial por preceitos extravagantes que provocaram protestos e reclamações gerais.

O decreto n.º 5:039, de 5 de Novembro de 1918, que reparou a desordem causada por aqueles diplomas, criou a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que devia ser ao mesmo tempo um órgão fiscal, pois a ela ficavam subordinados os serviços de fiscalização com a organização de 1899, e um instrumento de estudo dos momentosos problemas relativos à nossa rede ferroviária, para o que tinha uma repartição especial e era assistida por uma junta consultiva.

Providências fragmentares surgiram depois, ficando algumas em parte por executar, como o decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, que reorganizou o Ministério do Comércio e não foi pôsto em prática no que respeita à fiscalização dos caminhos de ferro. Ficaram em vigor o decreto de 1864 e o regulamento de 1868, a organização de 1899 e a da Direcção Geral de 1918, ligeiramente modificada em 1919.

Em 1924 foi suprimida, por decreto, a Repartição de Caminhos de Ferro, que não correspondera à missão de estudo para que fôra criada. E, todavia, é instante a necessidade de elaborar monografias metódicas das diversas linhas e construções, de estudar as modificações de que porventura carecem os contratos, de preparar planos de acção económica e financeira para o desenvolvimento da nossa rede, base insubstituível de uma criteriosa acção governativa.

O decreto n.º 11:283, de 27 de Novembro de 1925, pretendeu substituir os organismos existentes por uma Inspecção Geral, que era mais órgão de fiscalização que de estudo. Com o propósito, aliás justificado, de melhorar os vencimentos dum pessoal que pela maior parte deve ter habilitações especiais e é obrigado a um trabalho árduo, procurou-se fazer-lhe face com uma receita fornecida pelas empresas concessionárias de linhas férreas, variável anualmente por simples portaria do Poder Executivo, o que levantou os seus protestos e tornou inviável o citado decreto.

Todavia, as empresas não repudiaram o encargo de suportar as despesas da fiscalização do Governo, desde que se adopte a fórmula do imposto único, em tempo submetida ao Parlamento em proposta de lei que obtve parecer favorável das respectivas comissões.

Resultaria daí a simplificação dos serviços de aplicação e cobrança dos diversos impostos, acabando simultaneamente com anomalias existentes e permitindo uniformidade na sua liquidação, impossível de obter com a emaranhada legislação que rege o assunto e que a propósito vem recordar.

O imposto de trânsito de 5 por cento, tornado extensivo por lei de 1863 a todas as linhas do País, recai apenas sobre o transporte. Linhas há em que não excede a 5 por cento; noutras junta-se-lhe o adicional de 6 por cento estatuído em 1882 e o complementar de 5 por cento dos seis adicionais criado em 1890.

O imposto de sêlo sobre mercadorias, criado em 1885, tornou-se mais tarde extensivo aos passageiros sob a forma de taxas fixas para determinados preços e recentemente foi sensivelmente identificado ao de trânsito, representando-o uma percentagem de 5 por cento sobre o transporte.

O sêlo de Assistência, criado em 1911, foi aumentado em 1924 e substituídas em 1925 as taxas fixas por uma percentagem de  $\frac{2}{1000}$  sobre o transporte.

O imposto de emolumento criado em 1922 recai sobre certos impostos, tendo, pois, uma incidência especial.

O decreto n.º 9:551, de 28 de Março de 1924, pôs termo à isenção do imposto de transacção, considerando-o incorporado nas sobretaxas por aquele diploma concedidas.

A incidência do imposto é diversa da do de trânsito e de sêlo.

O que importa ao Tesouro é a cobrança das quantias que lhe são devidas. Nenhum interesse tem em exigir das Companhias liquidações laboriosas e complicadas.

Há, pelo contrário, toda a vantagem na simplificação. Porque se não há-de aplicar à receita do tráfego uma percentagem única representando o que se poderia chamar o imposto ferroviário e de cuja aplicação resulte receita igual à que derivaria das liquidações isoladas de cada imposto?

Fácil é derivar das receitas do último ano de 1925 as proporções de cada um com a receita total dos impostos, acrescentando-se a estas o necessário para que as Companhias participem dos encargos da fiscalização.

O que não fez o decreto n.º 11:283 pode e deve ser feito agora, revendo-se ao mesmo tempo a organização.

A Direcção Geral, com a sua dupla função de estudo e de fiscalização, deve ser restabelecida em vez da Inspecção Geral.

A composição do Conselho Superior de Caminhos de Ferro é ligeiramente modificada para que nêle tenham representação todas as entidades naturalmente indicadas para cooperarem no estudo dos grandes problemas ferroviários.

Restitui-se a representação privativa ao Ministério da Agricultura e às Associações Commercial e Industrial do Porto, como é de justiça, e a todas as colectividades representativas das forças económicas, e assegura-se a es-

colha efectiva dos seus delegados, negada pela exigência de listas quintuplas.

Na reorganização da Direcção Geral aproveitou-se o que na da Inspeção Geral era de aconselhar, com um critério, porém, de economia que se impunha, tanto mais que os vencimentos foram melhorados, como era de razão.

A Divisão Central, à qual se dera carácter meramente burocrático, embora a ela presida um engenheiro, pode ser aproveitada para ser o órgão principal de estudos, correspondente à antiga Repartição de Caminhos de Ferro.

A Secção Técnica é mantida, constituída, porém, com os engenheiros chefes de divisão, sem remuneração especial e respeitando as funções consultivas do Conselho Superior de Obras Públicas em relação a projectos de consideração.

Foi igualmente reduzida a mais modestas proporções a Secção dos Serviços Sanitários, aproveitando-se os elementos existentes para a sua fiscalização, salvo casos extraordinários e de monta.

O decreto n.º 11:283 modificou quadros e vencimentos, criou situações que foram consagradas pelas formalidades legais, embora o Conselho Superior de Finanças o considerasse inconstitucional.

As diferenças de vencimento em relação aos anteriores não foram até hoje processadas por falta de dotação orçamental, havendo até vencimentos nessas condições. É de justiça reparar essa omissão, reduzindo-se ao mesmo tempo os quadros e deixando adidos os que nêles não tenham cabimento.

Os recursos para essas despesas por pagar devem ser obtidos por uma contribuição das empresas.

Nenhuma razão justifica a criação de um fundo especial, com a sua economia privativa, para uma estação oficial que apenas tem de pagar vencimentos e não está investida em funções de gerência de carácter comercial ou industrial.

Quando a todos há que pedir sacrificios para a reorganização financeira do Estado, não é muito que se mantenha o encargo imposto às companhias de ocorrerem às despesas da fiscalização, expurgadas de exagêro, parte das quais deve ficar a cargo da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado. À Direcção Geral e respectivo Conselho Superior pertence, com efeito, a intervenção em assuntos de exploração técnica e comercial daquelas linhas e planos gerais de construções no interesse da justiça distributiva e da economia geral do País. É preciso não esquecer que para a rede do Estado reverte considerável receita de impostos de linhas estranhas às suas zonas tributárias. Essa contribuição, representada por uma pequena percentagem das receitas, tem justa compensação na unificação dos impostos e na sua cómoda aplicação e liquidação.

Outro momentoso assunto importa versar de modo que se ponha termo a uma situação ofensiva dos contratos de concessão e lesiva do interesse público. A desvalorização da moeda e o conseqüente encarecimento de materiais e mão de obra colocaram as empresas ferroviárias em difícil situação que as impedia de solver os seus encargos financeiros e chegava até a tornar deficitária a exploração. Os Governos só tarde e por um modo incompleto permitiram a sua actualização, ao invés do que sucedia com os outros serviços de transporte.

E como se isto não bastasse prescreveu-se que o saldo das receitas das sobretaxas em relação aos encargos financeiros obrigatórios e a trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento revertesse para o Estado, que assim inibia de distribuir dividendo às acções. O mesmo era que afugentar capitais da construção de caminhos de ferro e contrariar a iniciativa privada, cujo concurso

o Estado deve aproveitar para o desenvolvimento da nossa rede ferroviária.

Infringiram-se regras fundamentais de direito acerca da distinção do domínio do Estado, ao qual pertencem as instalações fixas das linhas, e do das empresas, constituido pelo material circulante e provimento. Negou-se-lhes o direito de adquirir material circulante com as receitas das sobretaxas, e, quando se autorizou essa aquisição, declarou-se que o material assim adquirido ficaria pertencendo ao Estado e nesse sentido se pretendeu legislar.

Honra-se o Estado respeitando a fé dos contratos e expungindo da legislação preceitos iníquos e prejudiciais.

É, porém, oportuna uma revisão geral das tarifas em vigor.

Atingiu relativa estabilização a moeda. E porque os multiplicadores aplicáveis aos preços bases não atingem a cifra equivalente ao câmbio actual (de 22 vezes o valor-ouro, quando as tarifas em média representam 17 vezes o de 1914) convém remodelar as tarifas, acabando com a distinção de preços bases e sobretaxas, pondo termo a disparidades e anomalias nocivas, acentuando o seu carácter diferencial em função das distâncias, concedendo as possíveis reduções, simplificando a aplicação pela unificação dos impostos, dando-se ao público as possíveis vantagens sem prejuízo dos legítimos interesses das empresas e do desenvolvimento da viação acelerada.

É prescrito esse trabalho de revisão de modo que no dia 1 de Janeiro de 1927 possa entrar em vigor o novo sistema de tarifas.

Trata-se das tarifas gerais, que são as máximas legais, abaixo das quais as empresas têm a faculdade de fixar os preços das tarifas especiais. Estabelecer-se hão, pois, bases orientadoras do trabalho de revisão, harmonizando os direitos do Estado com os das empresas, com o objectivo supremo do progresso económico do País.

Tais são os motivos que justificam a apresentação do seguinte decreto com força de lei.

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovada a organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro que, fazendo parte integrante do presente decreto, baixa assinada pelo Ministro do Comércio e Comunicações e substitui para todos os efeitos a da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro, aprovada por decreto n.º 11:283, de 27 de Novembro de 1925.

Art. 2.º As disposições da organização relativas a quadros e vencimentos do pessoal da Direcção Geral são applicáveis a partir de 1 de Julho do corrente ano.

§ único. Na tabela de distribuição de despesas do Ministério do Comércio e Comunicações para 1926-1927 inscrever-se há a dotação correspondente à organização decretada para a Direcção Geral.

Art. 3.º É aberto um crédito especial de 220.626\$45 para pagamento do vencimento e melhoria do vencimento resultantes do decreto n.º 11:283, até 30 de Junho último, e que por falta de dotação na tabela de despesa para 1925-1926 não puderam ser pagas.

§ único. A importância do crédito a que se refere este artigo será rateada pelas Companhias de Caminhos de Ferro na proporção da respectiva receita, líquida de impostos, no segundo semestre do ano económico de 1925-1926, dando entrada no cofre do Estado, como imposto de fiscalização, mediante guias passadas pela Direcção Geral.

Art. 4.º Os impostos de trânsito e respectivos adicionais, de selo, de assistência nacional, de transacção e de emolumentos do Ministério das Finanças, que actualmente recaem sobre as receitas brutas dos caminhos de ferro e revertem para o Estado, serão, a partir de 1 de Julho do corrente ano, liquidadas mensalmente pelas empresas exploradoras de caminhos de ferro do continente, mediante a aplicação de uma percentagem global à receita bruta do tráfego, incluindo os impostos, do mês a que dizem respeito, com prévia deducção dos reembolsos. Essa percentagem será arredondada para um número exacto de décimos.

§ 1.º A percentagem global prevista no presente artigo será determinada por decreto, que a fixará para cada empresa, de modo que represente a relação entre a soma dos impostos por ela devidos em 1925 e a receita bruta total do tráfego do mesmo ano.

§ 2.º O mesmo decreto fixará para cada empresa o sobre a mesma base das receitas e impostos de 1925 as percentagens parciais correspondentes a cada imposto, de modo que a respectiva soma seja igual à percentagem global fixada.

Art. 5.º Sobre a receita do tráfego, líquida de impostos, é lançada, a partir de 1 de Julho do corrente ano, uma contribuição para ocorrer às despesas da fiscalização do Governo, não podendo ser inferior a 0,5 nem exceder 0,8 por cento das receitas.

§ único. A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado concorrerá com a percentagem de 0,5 por cento das suas receitas de tráfego, líquidas de impostos, a favor das despesas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro; a percentagem relativa às outras empresas será fixada por decreto, mediante proposta da mesma Direcção.

Art. 6.º O produto da aplicação da percentagem global dos impostos às receitas de cada mês, assim como o imposto de fiscalização, serão entregues no prazo de dois meses depois daquele a que dizem respeito, mediante guias passadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em relação a cada um dos cofres em que hajam de dar entrada as importâncias dos diversos impostos, tanto dos que por lei revertem para o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, que são depositados na Caixa Geral de Depósitos à ordem da respectiva Administração, como os que por diversos títulos revertem para o Tesouro.

Art. 7.º É proibido às empresas ferroviárias aumentarem os seus encargos financeiros obrigatórios, quer no que respeita ao seu quantitativo quer no que respeita a forma, modalidade e pagamento, salvo quando para isso sejam previamente autorizadas pelo Governo.

Art. 8.º Enquanto forem applicadas às taxas bases das tarifas multiplicadores correspondentes às sobretaxas determinadas pela desvalorização da moeda e encarecimento da exploração, as receitas assim obtidas revestirão carácter jurídico igual ao das que provêm das taxas bases, devendo ser-lhes dada pelas empresas a applicação prevista nas leis e nos respectivos contratos.

Art. 9.º Proceder-se há sem demora à revisão das tarifas gerais e especiais das diversas empresas, incluindo os Caminhos de Ferro do Estado, em vista dos resultados da experiência, de modo que se mantenha a desejável unidade, se operem as possíveis reduções e se eliminem disparidades injustificadas de preços.

§ 1.º Essa revisão será realizada em harmonia com as bases que oportunamente serão decretadas pelo Governo, sob proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ouvido o Conselho de Caminhos de Ferro.

§ 2.º As tarifas assim revistas deverão entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1927.

Art. 10.º Ficam revogados os artigos 7.º e 8.º da lei n.º 952, de 5 de Março de 1920, artigos 29.º e 30.º do

decreto n.º 7:036, de 17 de Outubro de 1920, e todas as disposições do mesmo relativas à fiscalização de caminhos de ferro, a portaria n.º 2:282, de 15 de Maio de 1920, decreto n.º 7:017, de 12 de Outubro de 1920, decreto n.º 11:283, de 27 de Novembro de 1925, e dum modo geral toda a legislação em contrário dos preceitos do presente decreto com força de lei e organização anexa.

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 12 de Julho de 1926.— *António Óscar de Fragoso Carmona—José Ribeiro Castanho—Manuel Rodrigues Júnior—João José Sinel de Cordes—Jaime Afreixo—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Abílio Augusto Valdes de Passos e Sousa—João Belo—Artur Ricardo Jorge—Felisberto Alves Pedrosa.*

## Organização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

### TÍTULO I

#### Da organização dos serviços

#### CAPÍTULO I

##### Atribuições da Direcção Geral

Artigo 1.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro superintende, sob a autoridade do Ministro do Comércio e Comunicações, em todos os assuntos de interesse geral relativos à exploração e construção de caminhos de ferro no continente e ilhas adjacentes e exerce a fiscalização técnica e comercial sobre as empresas concessionárias de linhas férreas, dentro das leis, regulamentos e contratos.

§ único. A gerência, estudos, construção e exploração dos Caminhos de Ferro do Estado continuam a cargo da respectiva Administração Geral, devendo todavia ser enviado à Direcção Geral, para serem submetidos à apreciação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, os projectos referentes a novos tipos de material fixo e circulante, alterações às tarifas e em geral tudo quanto se relacione com o interesse comum da rede ferroviária do País.

Art. 2.º Fica a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro a fiscalização técnica e comercial dos serviços de construção e exploração dos caminhos de ferro sobreestradas, sendo também da sua competência fiscalizar o assentamento da linha férrea e informar nos respectivos projectos sobretudo o que se refere ao perfil da via, material fixo e circulante, oficinas e outras instalações necessárias para a regularidade e segurança da exploração.

#### CAPÍTULO II

##### Da distribuição de serviços

Art. 3.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro compreende:

a) Uma Divisão Central e de Estudos;  
b) Três Divisões fiscais e de exploração e uma secção, a saber:

1.º Divisão de Via e Obras;  
2.º Divisão do Movimento e Tráfego;  
3.º Divisão de Material e Tracção e Serviços Eléctricos;

## 4.º Secção de Serviços Sanitários.

§ 1.º Junto da Direcção Geral funciona o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, entidade consultiva, cujas atribuições adiante se fixam.

§ 2.º Para ser consultado sobre os assuntos da sua especialidade haverá junto da Direcção Geral um consultor jurídico.

## TÍTULO II

## Do director geral

Art. 4.º Compete ao director geral:

1.º Presidir, na ausência do Ministro, às sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e dar execução às suas deliberações;

2.º Inspeccionar as linhas férreas exploradas pelas empresas concessionárias, exercendo directamente ou por intermédio dos serviços da sua direcção a fiscalização técnica e comercial das referidas linhas;

3.º Orientar e dirigir superiormente os diversos serviços da Direcção em harmonia com as leis, decretos, regulamentos e instruções que estiverem em vigor;

4.º Autorizar o pagamento das despesas compreendidas no orçamento da Direcção;

5.º Apresentar contas mensais das despesas da Direcção;

6.º Apresentar ao Ministro os assuntos que necessitem de resolução superior, informando-os com o seu parecer;

7.º Preparar as propostas de lei, decretos, regulamentos, relatórios e quaisquer outros trabalhos relativos a caminhos de ferro que o Ministro determinar;

8.º Propor ao Ministro as reformas e melhoramentos que julgue necessários para o bom regime dos caminhos de ferro em exploração ou em construção, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

9.º Fazer lavrar os contratos relativos a caminhos de ferro em que o Ministro ou o referido director geral, por delegação sua, hajam de outorgar;

10.º Estabelecer a divisão das linhas para os efeitos da sua fiscalização e determinar a colocação do pessoal;

11.º Exigir das empresas o exacto cumprimento de todos os contratos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para esse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultem;

12.º Celebrar ou alterar convénios com as empresas para a concessão de passes e bónus ao pessoal de serviços públicos, submetendo-os à apreciação do Ministro;

13.º Exercer relativamente ao pessoal dependente da Direcção Geral a acção que nos termos deste regulamento lhe compete no que se refere a nomeações, promoções, demissões, transferências, licenças, recompensas, castigos e aposentações e propor ao Ministro o que exceda a sua competência;

14.º Corresponder-se directamente com outros Ministérios, serviços autónomos e empresas concessionárias sobre os assuntos que interessam à Direcção Geral.

## TÍTULO III

## Do Conselho Superior de Caminhos de Ferro

## CAPÍTULO I

## Constituição

Art. 5.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro é constituído da maneira seguinte:

a) O Ministro do Comércio e Comunicações, presidente;

b) O director geral de Caminhos de Ferro, vice-presidente;

c) O director geral de Minas;

d) Um delegado do Conselho Superior de Obras Públicas;

e) Um delegado da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra;

f) Um delegado da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado;

g) Um delegado da Administração Geral das Estradas e Turismo;

h) Um delegado da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos;

i) Um delegado da Administração Geral dos Correios e Telégrafos;

j) Um delegado do Ministério da Agricultura;

k) O administrador geral das Alfândegas;

l) O director de serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

m) Três delegados das empresas que exploram caminhos de ferro;

n) Um delegado de cada uma das Associações Comerciais de Lisboa e Porto;

o) Um delegado de cada uma das Associações Industriais de Lisboa e Porto;

p) Um delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa;

q) Dois engenheiros da livre escolha do Governo;

r) O consultor jurídico da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

s) Os engenheiros chefes das divisões da Direcção Geral, servindo de secretário o da Divisão Central e de Estudos;

§ único. Os engenheiros civis a que se refere a alínea q) deverão ser técnicos de comprovada competência em assuntos de caminhos de ferro, sendo nomeados pelo Ministro, sob proposta do director geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º O director geral e os quatro engenheiros chefes de divisão formam uma secção técnica do Conselho, em cujos trabalhos serão chamados a tomar parte os relatores de processos importantes que hajam de ser submetidos ao Conselho.

## CAPÍTULO II

## Atribuições

Art. 7.º Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamental sobre:

1.º A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates de linhas férreas e respectivos contratos;

2.º Planos gerais e ordem de preferência de construção das linhas do Estado;

3.º Os novos tipos de material fixo e circulante;

4.º A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;

5.º Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações, incluindo a dos Caminhos de Ferro do Estado;

6.º O exame, sob o ponto de vista do interesse público, do estabelecimento de novas estações ou apeadeiros;

7.º Os contratos de qualquer natureza entre as empresas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Governo;

8.º A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;

9.º O exame de litígios entre o Governo e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão;

10.º A liquidação das garantias de juro, quando acerca delas se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;

11.º Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do Ministro, forem submetidos ao seu exame.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propor ao Governo as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rede ferroviária e ao aperfeiçoamento dos serviços em todos os seus aspectos técnicos, económicos e sociais.

Art. 9.º A Comissão Técnica compete especialmente:

1.º Preparar para a sessão plenária do Conselho os processos cuja importância assim o exija, mediante determinação do director geral;

2.º Examinar os projectos de carácter técnico, sendo enviados pelo director geral ao Conselho Superior de Obras Públicas os que pela sua importância careçam do exame dessa corporação;

3.º Realizar estudos preparatórios relativos aos novos tipos de material fixo e circulante e à unificação técnica dos elementos essenciais da exploração e construção de caminhos de ferro.

Art. 10.º Os estudos de novas linhas serão executados, conforme os casos, pela Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, pelas empresas concessionárias ou ainda por brigadas especiais contratadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, mediante verbas para esse fim autorizadas.

### CAPÍTULO III

#### Sessões do Conselho

Art. 11.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro tem uma sessão ordinária mensal e as extraordinárias para que fôr convocado pelo seu vice-presidente por iniciativa própria ou a pedido fundamentado de quatro dos seus vogais.

§ 1.º A distribuição dos processos é feita pelo vice-presidente aos vogais que sob cada um deles tenham de dar por escrito o seu parecer, que servirá de base à discussão do Conselho.

§ 2.º Nenhum dos vogais presentes a uma sessão pode abster-se de votar.

§ 3.º As actas das sessões devem constar de um livro especial em poder da Divisão Central de Caminhos de Ferro.

§ 4.º A acta de cada sessão é lida e aprovada na sessão seguinte e assinada pelos vogais do Conselho que a ela assistiram.

Art. 12.º A Comissão Técnica reúne por convocação do seu presidente, sendo applicável às suas sessões o disposto no artigo anterior.

### TÍTULO IV

#### Serviços da Direcção

##### CAPÍTULO I

##### Da Divisão Central e de Estudos

Art. 13.º A Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral é dirigida por um engenheiro e compreende:

a) A secção de expediente, que é também secretaria do Conselho Superior e da sua secção técnica;

b) A secção do cadastro do pessoal e arquivo geral;

c) A secção de contabilidade e estatística geral;

d) A secção de estudos técnicos e económicos, especialmente encarregada de estudo, classificação e concessão de novas linhas e da situação económica e financeira das existentes, resgates, unificação de elementos técnicos da exploração, reformas dos contratos de concessão e codificação da legislação ferroviária e congressos de ca-

minhos de ferro, a qual será superiormente orientada pelo respectivo chefe de divisão e ficará a cargo de um engenheiro civil.

### CAPÍTULO II

#### Da Divisão de Via e Obras

Art. 14.º A Divisão de Via e Obras é dirigida por um engenheiro chefe de divisão e compreende:

a) A secção de expediente;

b) A secção de construção;

c) Seis secções técnicas, externas, de via e obras e construção.

§ 1.º As secções técnicas ficam a cargo de engenheiros auxiliares e subdividem-se em zonas de fiscalização a cargo de fiscais.

§ 2.º As sedes e áreas das secções externas e zonas de fiscalização serão fixadas pelo director geral, sob proposta do chefe da divisão.

Art. 15.º Compete especialmente à Divisão de Via e Obras:

1.º Inspeccionar em todos os seus detalhes o estado de conservação das vias, placas girantes, *charriots*, *traboardadores*, edifícios e dependências;

2.º Examinar se são cumpridos os regulamentos de policia e exploração em vigor na parte respeitante a via e obras;

3.º Inspeccionar a construção de novas linhas férreas e suas dependências;

4.º Informar acerca dos projectos de quaisquer obras e inspeccionar a sua execução;

5.º Informar acerca dos horários dos combóios, atendendo às condições de conservação e resistência das vias;

6.º Informar os pedidos das empresas sobre alienação de terrenos dos caminhos de ferro;

7.º Fiscalizar as condições de conservação e segurança das obras de arte e, no que especialmente se refere às pontes, vigiar que não sejam excedidas as cargas máximas autorizadas;

8.º Examinar todos os aparelhos de sinalização e verificar o seu regular funcionamento;

9.º Fiscalizar o estado de conservação das vedações e passagens de nível;

10.º Verificar se são cumpridos os regulamentos de exploração relativos à protecção da marcha dos combóios;

11.º Vigiar que as velocidades efectivas dos combóios não sejam excessivas, atendendo ao estado de conservação da via;

12.º Vigiar a zona de defesa da linha para evitar qualquer obra ou plantação que não seja permitida em harmonia com os regulamentos em vigor, ou que seja executada fora das condições em que tenha sido autorizada;

13.º Organizar a estatística no que se refere aos serviços a seu cargo.

Art. 16.º Compete aos inspectores de via e obras:

1.º Fiscalizar frequentemente as linhas férreas dentro da área da secção a seu cargo, a fim de verificar minuciosamente o estado de conservação da via e dos edifícios;

2.º Examinar se na área da sua secção são cumpridos os regulamentos de policia e exploração na parte que diz respeito ao serviço de via e obras;

3.º Verificar o estado de conservação das obras de arte, especialmente o das pontes metálicas, e informar com urgência sempre que as mesmas obras lhe inspirem receio, seja por motivo do seu estado de deterioração, seja pelas cargas do material circulante, ou por outro qualquer motivo;

4.º Vigiar e fazer executar o serviço que aos fiscais é determinado pelo presente diploma, devendo dar-lhes as

convenientes instruções acêrca das suas respectivas zonas, indicando-lhes os troços de linha que exigem maior vigilância e as obras que carecem ser mais cuidadosamente inspeccionadas;

5.º Prestar a sua informação, quando superiormente lhes fôr exigida, acêrca dos projectos de quaisquer obras, e vigiar cuidadosamente a sua execução, seguindo as instruções especiais que para cada caso lhes forem dadas pelo engenheiro chefe de divisão;

6.º Fornecer todos os elementos estatísticos relativos ao material da via que pelo engenheiro chefe da divisão lhes forem pedidos; estes elementos serão todos descritos nos mapas mensais e deverão formar um capítulo especial, metódicamente organizado nos relatórios anuais;

7.º Comparecer, com toda a possível urgência, no local do sinistro, no caso de descarrilamento ou choque de combóios, a fim de prestar os socorros de que puder dispor às pessoas que dêles careçam, reclamando o concurso das autoridades locais, se o julgar conveniente, empregando os esforços possíveis para que o trânsito seja restabelecido e indagando minuciosamente das causas do acidente;

8.º Prestar apoio e coadjuvação, por si e pelos seus agentes, à manutenção da ordem e à execução dos regulamentos de exploração na área da sua secção; tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuns e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos em duplicado e procedendo em tudo de harmonia com as mesmas leis e regulamentos;

9.º Dar conhecimento ao engenheiro chefe de divisão, por comunicação ou por telegrama, segundo a urgência, de todas as ocorrências havidas na área da sua secção, devendo avisar também telegraficamente o director geral, em caso de acidente grave;

10.º Enviar ao engenheiro chefe da divisão uma parte mensal na qual mencionará:

- a) O estado da via em todos os seus detalhes;
- b) O material recebido, empregado e o que ficar em depósito; proveniência, qualidade e local do seu emprêgo;
- c) O estado geral dos aterros, trincheiras e obras de arte, indicando as reparações feitas e as que forem urgentes;
- d) O estado geral de todos os edificios, dos trabalhos nêles executados e aqueles de que careçam;
- e) O estado das passagens superiores, inferiores e de nível, das barreiras e vedações, os trabalhos nelas executados e aqueles de que careçam;
- f) O estado de conservação e funcionamento dos aparelhos de manobra das agulhas e sinais;
- g) O estado de conservação das placas girantes e *charriots* trasbordadores;
- h) O número e a situação de todos os guardas, com indicação de sexos e informação sobre se o pessoal é ou não suficiente para a segurança da circulação;
- i) O número de passagens de nível, públicas e particulares, especificando as guarnecidas e abandonadas;
- j) A quantidade e qualidade do pessoal empregado na conservação da via, nas obras de arte e edificios;
- k) O avanço das obras em execução dentro da área da sua secção;
- l) A resenha dos factos notáveis acontecidos durante o mês e as providências tomadas;

11.º Informar anualmente, ou quando lhe fôr exigido, acêrca do comportamento e aptidão do pessoal seu subordinado;

12.º Ministar aos fiscais de via e obras as instruções de que careçam;

13.º Propor quaisquer melhoramentos que entenda deverem ser introduzidos no serviço que fiscaliza e que se referam à secção a seu cargo;

14.º Todos os demais serviços da sua competência não

especificados quo superiormente lhe forem determinados.

Art. 17.º Compote aos fiscais de via e obras:

1.º Percorrer, a pé, a zona a seu cargo, o número de vezes que superiormente lhe fôr ordenado, exercendo minuciosa inspecção sobre todas as obras, particularmente sobre aquelas que, por circunstâncias especiais, reclamarem mais activa vigilância, devendo fazer estas inspecções munido da caderneta de serviço, fita de 10 metros e uma bitola para verificação da largura da via, objectos estes fornecidos pela Direcção Geral e pelos quais será responsável;

2.º Tomar nota, quando percorrer a sua zona, sobre locomotiva, dos pontos em que a circulação se fizer com irregularidade, procurando indagar e conhecer a causa, e providenciar para que seja remediada, devendo registar, sendo possível, as velocidades, quando por excessivas sejam perigosas para o trânsito ou prejudiciais para a conservação da via;

3.º Verificar nas suas inspecções o estado da plataforma da via, a estabilidade dos taludes, dos aterros e das trincheiras e a desobstrução das valetas para o fácil escoamento das águas;

4.º Vigiar, nas mesmas inspecções, pela conservação e assentamento de todo o material de via, devendo cuidadosamente examinar:

- a) O estado dos carris e do material de fixação;
- b) O estado das travessas e seu ataque;
- c) A qualidade, distribuição e quantidade do balastro;
- d) Nas curvas a sobre-largura da via e a sobre-elevação do carril exterior;
- e) A regularidade da via no sentido longitudinal e em planta;
- f) O estado dos cruzamentos e o seu funcionamento;
- g) O estado das placas girantes e dos *charriots* trasbordadores;
- h) O estado do pavimento das passagens de nível e dos seus contra-carris;
- i) A quantidade e qualidade do pessoal empregado na conservação da linha;

5.º Inspeccionar com frequência, em relação ao seu estado de conservação, todas as obras de arte, tais como: aquedutos, pontões, pontes, túneis, passagens superiores e inferiores, muros de suporte e de revestimento, devendo especialmente examinar, em relação às obras de alvenaria, se manifestam alguma fenda, desaprumo ou deformação, e, em relação às metálicas, se alguma peça se acha deformada ou fracturada, o estado da rebitagem e da pintura;

6.º Verificar se, por ocasião de chuvas copiosas ou enchentes dos rios, todos os aquedutos, pontões e pontes dão a conveniente vazão às águas;

7.º Examinar todos os aparelhos de protecção da marcha dos combóios, tais como: semáforos, discos, faróis e sinetas de alarme, devendo frequentes vezes verificar o seu funcionamento; o estado de conservação das vedações e das passagens de nível; finalmente, se são cumpridos todos os regulamentos de exploração relativos à protecção dos combóios, tanto pelo pessoal das estações e pelos guardas das cancelas da via, como pelo pessoal de conservação;

8.º Verificar o estado de conservação dos edificios das estações e suas dependências;

9.º Vigiar a zona de defesa da linha para evitar qualquer plantação, vedação, escavação ou construção que não seja permitida em harmonia com os regulamentos em vigor, ou que seja executada fora das condições em que tenha sido autorizada;

10.º Investigar, finalmente, acêrca de todos os factos que cheguem ao seu conhecimento de onde possa resultar perigo ou inconveniente à circulação de combóios,

devendo de tudo informar com minuciosidade o seu inspector;

11.º Comparecer com toda a possível brevidade no local onde se tenha dado acidente que tenha produzido ou ameace produzir interrupção na circulação dos combóios, devendo colaborar com o pessoal das empresas nas providências a tomar para que o trânsito seja estabelecido e nos socorros a prestar às pessoas que dêles careçam, reclamando o auxilio das autoridades administrativas sempre que seja necessário;

12.º Participar aos respectivos capatazes da empresa as faltas ou irregularidades que possam por elles ser immediatamente remediadas, chamando a sua atenção para qualquer localidade que necessite de mais activa vigilância:

a) Quando as faltas ou irregularidades encontradas exigirem com urgência providências compreendidas na esfera de acção dos partidos de conservação, recorrer àquele que mais perto estiver do ponto perigoso para que sejam logo adoptadas as que forem necessárias, à execução das quais deve assistir, a fim de verificar a sua efficácia e participar tudo circunstanciadamente ao seu inspector;

b) No caso de não poderem as irregularidades ou faltas encontradas ser remediadas pelo pessoal dos distritos, dar pronto conhecimento, pelo telégrafo ou por escrito, ao seu chefe immediato e ao engenheiro chefe da divisão;

c) No caso de acidente grave, de que resulte interrupção na circulação ou desastres pessoais, avisar telegraficamente o engenheiro chefe da divisão e o respectivo inspector;

13.º Dar conhecimento ao seu chefe immediato de todas as ocorrências importantes na sua zona, ainda que não sejam referentes ao serviço de via e obras;

14.º Lavrar autos de todos os factos puniveis occorridos dentro dos limites da sua zona, incursos nas leis comuns ou nos regulamentos e leis especiais de caminhos de ferro, e prender os delinquentes em flagrante delicto, enviando com a maior brevidade ao respectivo inspector todas as informações e esclarecimentos que digam respeito a esses autos;

15.º Colaborar com os empregados das empresas na manutenção da ordem, devendo prender os criminosos quando os encontrar em flagrante delicto e entregá-los à autoridade local;

16.º Registrar diáriamente na sua caderneta, com designação do dia em que o serviço é desempenhado, o itinerário da sua inspecção, devendo tomar notas minuciosas de todos os factos de que tiver conhecimento relativos às atribuições que pelo presente diploma lhe são conferidas; as cadernetas serão rubricadas pelo respectivo inspector e escrituradas pelos fiscaes sem emendas ou rasuras, podendo somente por anotação rectificar-se o que ali fôr escrito;

17.º Formular e enviar mensalmente ao inspector partes de serviço contendo a exposição de tudo quanto tiver sido anotado nas cadernetas, por forma que claramente se descreva: o estado da via, dos seus acessórios e obras de arte, as irregularidades e faltas encontradas, as providências adoptadas, as obras executadas e tudo quanto possa concorrer para o exacto conhecimento do estado da sua zona e das ocorrências dignas de menção que nela se tenham dado;

18.º Fazer participação especial, em comunicação ao respectivo inspector, dos acontecimentos notáveis e dos que exijam procedimento urgente, devendo ainda neste caso os mesmos ser descritos nas partes mensais para que estas contenham por completo todos os serviços desempenhados pelo fiscal;

19.º No caso de acidente que dê lugar à interrupção de combóios deverão partir para o local do sinistro os

fiscaes das zonas contíguas e permanecer nelle emquanto fôr útil a sua presença;

20.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados que superiormente lhe forem determinados.

### CAPÍTULO III

#### Da Divisão do Movimento e Tráfego

Art. 18.º A Divisão do Movimento e Tráfego é dirigida por um engenheiro chefe de divisão e compreende:

a) Duas secções internas, a saber:

1.ª secção, movimento e reclamações;

2.ª secção, tráfego, fiscalização de impostos e liquidação de garantias de juros e estatísticas.

b) Seis secções externas do movimento e tráfego.

§ 1.º As secções ficam a cargo de inspectores do movimento e tráfego e subdividem-se em zonas de fiscalização a cargo de fiscaes.

§ 2.º As sedes e áreas das secções externas e zonas de fiscalização serão fixadas pelo director geral mediante proposta do chefe de divisão.

Art. 19.º Compete especialmente à Divisão do Movimento e Tráfego:

1.º Verificar se são cumpridas as leis e regulamentos especiais de policia e exploração de caminhos de ferro, na parte relativa aos serviços de movimento e tráfego;

2.º Examinar a oscrituração das estações e das empresas concessionárias, sempre que esse exame se torne necessário;

3.º Informar sobre todos os assuntos que digam respeito aos serviços a seu cargo e especialmente sobre horários dos combóios, sua composição e cargas, escalas de serviço, reclamações e sobre quaisquer projectos relativos a estações ou apeadeiros;

4.º Informar sobre as faltas na applicação das tarifas;

5.º Inspeccionar o estado das linhas, postos telegráficos e telefónicos;

6.º Examinar o funcionamento dos aparelhos telegráficos e telefónicos, relógios e balanças das estações;

7.º Vigiar o serviço dos combóios, sua composição e manobras e tudo o que tenha relação com o serviço do movimento no serviço das estações;

8.º Elaborar os mapas gráficos e estatísticos respeitantes ao serviço de transporte de passageiros e mercadorias;

9.º Informar sobre todas as reclamações que forem apresentadas e se relacionem com os serviços a seu cargo.

Art. 20.º Compete ao inspector principal do movimento e tráfego superintender nos serviços das secções internas e externas segundo as instruções do chefe da divisão.

§ único. A categoria de inspector principal do movimento e tráfego constitui a hierarquia superior do respectivo quadro, não o sendo, porém, em relação aos inspectores técnicos.

Art. 21.º Compete aos inspectores do movimento e tráfego:

1.º Informar, no que diz respeito às linhas dentro da área da sua secção, sobre todos os assuntos relativos ao serviço do movimento e em especial acerca dos seguintes:

a) Horários;

b) Composição e carga dos combóios;

c) Reclamações;

d) Requerimentos de particulares ou corporações sobre a construção de novas estações e apeadeiros;

2.º Examinar o estado geral das linhas telegráficas e telefónicas e funcionamento dos aparelhos respectivos, relógios e balanças;

3.º Inspeccionar as delegações fiscaes dentro da sua área, examinando o modo como são executados os serviços, devendo informar o engenheiro chefe da divisão acerca de todas as irregularidades que observar;

4.º Preparar ao engenheiro chefe da divisão todas as alterações ou modificações que julgar convenientes a bem dos serviços fiscaes na parte que se refere à secção a seu cargo;

5.º Dar conhecimento de qualquer descarrilamento ou choque de combóios, de que resultem conseqüências graves, ao engenheiro chefe da divisão e inspector de via e obras da respectiva área, por comunicação escrita ou por telegrama, segundo a urgência e a gravidade da ocorrência;

6.º Informar sobre faltas de que tiver conhecimento na applicação das tarifas;

7.º Examinar a oserituração das estações que lhe forem indicadas pelo engenheiro chefe da divisão;

8.º Informar acerca das reclamações relativas aos serviços do movimento de tráfego;

9.º Estudar e informar os diversos assuntos relativos ao tráfego das linhas dentro da área da sua secção, segundo as instruções que nesse sentido lhe forem dadas pelo engenheiro chefe da divisão;

10.º Informar anualmente, ou quando lhe fôr exigido, acerca do comportamento e aptidão do pessoal seu subordinado;

11.º Ministrare aos fiscaes do movimento e tráfego as instruções de que careçam;

12.º Enviar com a maior urgência à divisão os autos de ocorrências;

13.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados que superiormente lhe forem determinados.

Art. 22.º Compete aos fiscaes do movimento e tráfego:

1.º Verificar se são cumpridas as disposições regulamentares de policia e exploração de caminhos de ferro, devendo em especial examinar:

a) Se estão patentes ao público nas estações os horários, as tabelas dos preços de transporte e despesas accessórias superiormente aprovados;

b) Se as emprêsas dão conhecimento ao público, com oito dias de antecedência, pelo menos, das horas de partida e chegada dos combóios às diferentes estações quando se adopte um novo horário ou se altere em parte o estabelecido;

c) Se as emprêsas dão conhecimento ao público, com cinco dias de antecedência, pelo menos, das alterações que tenham sido introduzidas nas tarifas;

d) Se está em vigor algum horário ou tarifa não aprovado pelo Governo;

e) Se as emprêsas efectuam com cuidado e exactidão, celeridade e com perfeita igualdade para todos os expedidores os transportes de mercadorias de qualquer natureza que lhes sejam confiados, e se a recepção é feita com regularidade e nos prazos regulamentares;

f) Se os atrasos dos combóios inscritos nos livros de registo das estações estão de acôrdo com a realidade.

2.º Vigiare nas estações o serviço dos combóios, a sua composição e manobras, e tudo o que tenha relação com o serviço do movimento, devendo em especial examinar:

a) Se a carga e descarga das bagagens e mercadorias são feitas cuidadosamente;

b) Se nos combóios que conduzem passageiros são transportadas matérias susceptíveis de explosão ou incêndio;

c) Se todas as carruagens das composições formadas na estação em que estiverem de serviço se acham em bom estado de segurança e asseio, e se os lugares são em número suficiente para a concorrência de passageiros;

d) Se os vagões se acham bem carregados;

e) Se estão em bom estado os aparelhos de choque e tracção, e se os vehiculos vão bem engatados com os tampões de choque em contacto;

f) Se os combóios levam os faróis e sinais regulamentares e se as carruagens destinadas a passageiros

vão iluminadas interiormente durante a noite e na passagem dos túneis em que fôr determinado;

g) Se os combóios levam todos os freios previstos nos regulamentos e na ordem que devem ter, e, no caso de freios manuaes, se vão convenientemente guarnecidos;

h) Se a tonelagem do combóio está de harmonia com a carga que a máquina está autorizada a rebocar;

i) Se os combóios nas estações em que são formados partem munidos com as bandeiras e utensilios de sinais regulamentares e com a ambulância indicada no respectivo regulamento;

j) Se à entrada dos combóios nas estações os guardas das agulhas estão nos seus postos com a devida antecedência, e se à sua aproximação fazem os sinais regulamentares;

k) Se os agulheiros em serviço se acham munidos dos sinais necessários para que, se preciso fôr, possam fazer os sinais convenientes para mandar parar ou interromper a circulação da via;

l) Se à partida dos combóios se fazem os sinais regulamentares;

m) Se a partida e a chegada de qualquer combóio ou máquina isolada são sempre anunciadas telefónica ou telegráficamente à estação que o espera pela estação de onde êle parte e à estação de onde safu pela estação que o recebeu;

n) Se é anunciada às estações a saída de qualquer combóio extraordinário ou máquina isolada, e se o combóio que o antecede leva o sinal regulamentar, indicando a chegada mais ou menos próxima da referida máquina ou combóio;

o) Se os guarda-freios, à chegada das estações, anunciam em voz alta os nomes dessas estações e a duração do estacionamento, quando êste seja de cinco minutos ou mais;

p) Se é bom o estado das linhas telefónicas e se os aparelhos telefónicos, telegráficos e os relógios das estações funcionam devidamente;

q) Se as horas de partida e chegada dos combóios estão de acôrdo com as indicadas nos horários aprovados, e, no caso de atrasos, quais as causas que os motivaram.

3.º Acompanhar os combóios que superiormente lhe forem designados, examinando especialmente durante êste serviço:

a) Se os guardas das linhas estão nos seus respectivos postos e se fazem os devidos sinais, tanto de dia como de noite;

b) Se as cancelas das passagens de nível se acham fechadas;

c) Se é cumprida a marcha do combóio estabelecida no horário superiormente aprovado, e, no caso de o não ser, indicar a causa;

d) Se são cumpridos os regulamentos da exploração na parte que se refere aos sinais.

4.º Participar superiormente no caso de as estações abrirem depósitos ou fecharem antes das horas regulamentares para recepção e entrega das mercadorias de grande e pequena velocidade;

5.º Examinar se as estações e suas dependências são de noite devidamente iluminadas;

6.º Observar se a entrega das bagagens aos passageiros é feita regularmente;

7.º Examinar se se concede algum privilégio, que não esteja legalmente autorizado, a favor das emprêsas de transporte para a entrada, permanência e circulação nos pátios e dependências das estações;

8.º Lavrar autos de todos os factos que constituem infracção das leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, prender os delinquentes em flagrante delicto, reclamar a presença das autoridades administrativas ou judiciaes e o auxilio da força pública, intimar ou mandar



intimar médicos e outros peritos para exame do corpo de delicto, devendo enviar logo ao seu inspector os autos com todas as informações e esclarecimentos que lhes digam respeito;

9.º Verificar nas estações se é feita com exactidão e regularidade a aplicação das tarifas, devendo para esse fim estudar com a maior atenção as das empresas cuja fiscalização lhe incumbe;

10.º Dar ao público, nas estações em que estiver de serviço, todas as informações que lhe forem pedidas acerca dos serviços que fiscaliza, e instruir as pessoas que tiverem de reclamar por avarias, perdas, demora ou outro qualquer motivo, acerca do modo de o fazer, aconselhando-as a dirigirem-se aos respectivos empregados da empresa, e, caso estes não as atendam, a inscreverem as suas queixas nos livros de reclamações;

11.º Examinar os livros de reclamações que devem existir em todas as estações e enviar ao inspector respectivo cópia de todas as que se acharem de novo inscritas;

12.º Participar telegraficamente ao inspector respectivo todas as ocorrências que julgue carecerem de immediatas providências e ao inspector de via e obras da respectiva área, bem como ao fiscal de via e obras da zona, qualquer descarrilamento, deformação de via ou outro acidente que influa na circulação;

13.º Corresponder-se directamente com qualquer superior que mais próximo esteja e de quem mais prontamente possa receber as instruções de que careça nos casos de reconhecida gravidade e urgência;

14.º Seguir com a maior brevidade para o local do sinistro quando se dê algum acidente de gravidade na sua zona ou em qualquer das zonas contiguas, onde prestará todos os socorros que possa às pessoas que d'elles carecerem, reclamando, sendo preciso, o auxílio das autoridades locais e coadjuvando com o maior zelo e actividade os empregados do caminho de ferro, a fim de remediarem os efeitos do acidente;

15.º Fazer uma parte diária do serviço que tiver executado durante o dia, na qual mencionará todas as faltas e contravenções que tiver notado, as diferenças que observar na partida e chegada dos combóios em relação aos horários aprovados, indicando as causas que motivaram essas alterações e bem assim todos os mais esclarecimentos que superiormente lhe forem designados.

§ único. Estas partes diárias serão enviadas à respectiva inspecção no dia immediato àquella a que se referem, salvo o caso de força maior devidamente justificado.

16.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados que superiormente lhe forem determinados.

#### CAPÍTULO IV

##### Da Divisão de Material e Tracção e Serviços Eléctricos

Art. 23.º A Divisão de Material e Tracção e Serviços Eléctricos é dirigida por um engenheiro chefe de divisão, e compreende:

- a) A secção de expediente;
- b) Quatro inspecções técnicas de material e tracção;
- c) Uma inspecção técnica dos serviços eléctricos.

§ 1.º As inspecções técnicas de tracção ficam a cargo de inspectores de material e tracção.

§ 2.º A inspecção técnica de serviços eléctricos fica a cargo do inspector dos serviços eléctricos.

§ 3.º As sedes e áreas das inspecções serão fixadas conforme as necessidades do serviço.

§ 4.º Quando o desenvolvimento dos serviços eléctricos o exija, será criada uma secção especial de serviços eléctricos a cargo de um engenheiro electrotécnico, tendo sob as suas ordens os inspectores dos serviços eléctricos.

Art. 24.º Ficam pertencendo à Direcção Geral, em relação às instalações eléctricas de caminhos de ferro, as atribuições que em relação a elas pertencem à Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Indústrias Eléctricas.

Art. 25.º Compete especialmente à Divisão de Material e Tracção:

1.º Vigiar se são cumpridas as leis e regulamentos especiais de policia e exploração de caminhos de ferro na parte relativa aos serviços de material e tracção;

2.º Examinar o estado de conservação do material circulante e providenciar para que seja retirado da circulação aquelle que não ofereça as necessárias condições de segurança;

3.º Inspeccionar as oficinas de grande e pequena reparação;

4.º Examinar a composição dos combóios, tendo em atenção os tipos das locomotivas empregadas, as cargas rebocadas e distribuição de freios;

5.º Fiscalizar o serviço de maquinistas e fogueiros, examinando se cumprem as disposições regulamentares que lhes dizem respeito;

6.º Examinar o estado de conservação e condições de funcionamento de todos os aparelhos de carga, pontes girantes de inversão de locomotivas e instalações de tomada de água;

7.º Proceder à inspecção de todo o material circulante adquirido pelas empresas, e às provas dos geradores de vapor de todas as locomotivas, máquinas fixas e locomóveis, novas ou que tenham sofrido reparações nas peças mais importantes, e lavrar os competentes autos;

8.º Informar, quando lhe for determinado, acerca dos horários e composição dos combóios, tendo em atenção a potência das locomotivas a empregar e as velocidades de que elas são susceptíveis dentro das condições de segurança;

9.º Organizar a estatística no que se refere aos serviços a seu cargo.

Art. 26.º Compete especialmente à Divisão de Material e Tracção em relação aos serviços eléctricos:

1.º Fiscalizar as instalações eléctricas das empresas concessionárias de linhas férreas que sejam empregadas para assegurar a sua exploração, tais como as destinadas a fornecer energia para iluminação e força motriz nas estações, armazéns, depósitos, oficinas e outros edificios considerados dependências das mesmas linhas;

2.º Vigiar o estado de conservação e funcionamento das instalações de iluminação eléctrica nas locomotivas, carruagens e furgões;

3.º Fiscalizar, nos caminhos de ferro eléctricos, além das instalações mencionadas nos números anteriores, tudo o que diz respeito à tracção eléctrica, compreendendo o equipamento de linhas aéreas, as sub-estações de transformação e os respectivos cabos de alimentação;

4.º Fiscalizar as centrais geradoras quando essas centrais se destinem principalmente a fornecer energia para os serviços de exploração de caminhos de ferro;

5.º Fazer cumprir todas as leis e regulamentos em vigor relativos às indústrias eléctricas e que sejam applicáveis aos serviços de caminhos de ferro.

Art. 27.º Compete aos inspectores de material e tracção:

1.º Verificar se são cumpridas as disposições preceituadas nos regulamentos de policia e exploração de caminhos de ferro na parte relativa aos serviços de material e tracção;

2.º Evitar que entrem em serviço locomotivas, *tenders*, carruagens ou veículos de qualquer natureza sem autorização da Direcção Geral, quando este material seja adquirido de novo ou tenha sofrido reparação ou renovação nas suas peças mais importantes, ou quando por

qualquer motivo tenha sido interdita a sua circulação;

3.º Examinar o estado de conservação do material circulante, tomando nota daquele que carecer de entrar nas oficinas de reparação, prevenindo o chefe do depósito de máquinas ou o inspector do material das empresas sempre que julgue que a avaria, deterioração ou desgaste observado são de natureza a constituírem perigo imediato;

4.º Examinar se os serviços de revisão, limpeza e lubrificação do material circulante são devidamente efectuados;

5.º Fiscalizar o estado de conservação e apetrechamento dos vagões de socorro;

6.º Inspeccionar as oficinas de grande e pequena reparação, informando especialmente sobre:

a) A segurança do funcionamento de todos os motores, transmissões, máquinas-ferramentas e outros aparelhos desses estabelecimentos;

b) As reparações efectuadas no material circulante durante cada mês;

c) O serviço dos menores, tendo em atenção as prescrições regulamentares;

d) As infracções da legislação e acidentes de trabalho e do horário do trabalho;

7.º Inspeccionar os livros dos registos do material circulante, indagando se se acham escrupulosamente escripturados e se por elles se pode reconhecer a data em que esse material entrou em serviço, o trabalho que tem feito e as reparações ou modificações que tiver sofrido;

8.º Examinar a composição dos combóios, tendo em atenção quais as locomotivas empregadas nos expressos, correios, mixtos ou mercadorias, qual o número e carga dos veículos em relação à potência dessas máquinas e às condições das linhas férreas e qual a distribuição dos veículos com freio e seu funcionamento;

9.º Fiscalizar o serviço dos maquinistas e fogueiros, examinando se cumprem as disposições regulamentares que lhes dizem respeito, julgando da sua aptidão profissional e moral;

10.º Examinar o estado de conservação e funcionamento de todos os aparelhos de carga e descarga, pontes girantes, de inversão de locomotivas, reservatórios, gruas, locomóveis e bombas de água;

11.º Proceder, quando lhe fôr determinado, à inspecção do material circulante adquirido pelas empresas e às provas dos geradores de vapor de todas as máquinas fixas, locomóveis e locomotivas quando entrarem novas em serviço ou quando tenham sofrido reparações importantes, lavar os competentes autos e enviá-los ao engenheiro chefe de divisão;

12.º Dar conhecimento à Divisão de todos os factos que exigirem providências:

a) Quando as circunstâncias o aconselharem deverá a participação ser feita telegráficamente, comunicando em seguida por escrito todas as informações e esclarecimentos complementares;

b) No caso de descarrilamento ou choque de combóios de que resultem conseqüências graves deverá também avisar telegráficamente o director geral.

13.º Comparecer com toda a possível brevidade, no caso de descarrilamento ou choque de combóios, no local do acidente, a fim de prestar os socorros de que puder dispor às pessoas que deles careçam, reclamando o concurso das autoridades locais se o julgar conveniente, empregando os esforços possíveis para que o trânsito seja restabelecido, indagando minuciosamente das causas do acidente;

14.º Prestar apoio e coadjuvação à manutenção da ordem e à execução dos regulamentos de exploração, tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuns e das contrações às leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando autos e proce-

dendo em tudo de harmonia com essas leis e regulamentos;

15.º Participar ao engenheiro chefe da divisão as infracções da legislação de accidentes de trabalho e do horário do trabalho;

16.º Enviar à Divisão um mapa mensal no qual se achem indicados em relação ao mês antecedente:

a) As faltas praticadas pelo pessoal de tracção em contração às leis e regulamentos em vigor;

b) As avarias do material sucedidas durante a marcha dos combóios e os desastres ocorridos no pessoal de tracção e oficinas;

c) O material que carecer de entrar nas oficinas de grande ou pequena reparação;

d) O material que tenha entrado nas oficinas para receber reparações ou que tenha saído depois de renovado ou reparado, com a indicação das reparações mais importantes efectuadas ou a efectuar;

e) Todos os elementos estatísticos que superiormente lhe forem designados;

17.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados que superiormente lhe forem determinados.

§ único. Emquanto não fôr criada a secção a que se refere o § 4.º do artigo 23.º, as atribuições do inspector dos serviços eléctricos são as consignadas nos n.ºs 1.º a 5.º do artigo 26.º desta organização.

## CAPÍTULO V

### Da Secção dos Serviços Sanitários

Art. 28.º A Secção dos Serviços Sanitários é dirigida por um médico chefe coadjuvado por dois médicos adjuntos.

§ único. O expediente da secção será desempenhado pela Divisão Central.

Compete à Secção dos Serviços Sanitários:

1.º Inspeccionar o pessoal da Direcção Geral para o efeito de admissão, licenças ou mudança de situação;

2.º Prestar os socorros médicos domiciliários aos funcionários da Direcção Geral e pessoas de familia que com elles coabitarem;

3.º Fiscalizar, quando o director geral determinar, o material sanitário dos postos, ambulâncias das estações, das oficinas, dos vagões de socorro e dos combóios, verificando se estão em condições de prestar os socorros urgentes indispensáveis em caso de acidente na linha ou desastre no trabalho;

4.º Proceder às inspecções que lhe forem determinadas para verificação da salubridade e hygiene das estações e suas dependências e do material circulante, propondo as providências indispensáveis para a garantia da saúde dos empregados e passageiros;

5.º Informar acerca da localização e dos projectos de construção ou modificações de sanatórios a cargo das empresas;

6.º Inspeccionar quando lhe fôr determinado os serviços clínicos sanatoriais e propor ao director geral todas as medidas que se lhe afigurarem necessárias para o seu melhoramento;

7.º Informar sobre os projectos referentes à instalação de postos sanitários e de socorros, sua quantidade, distribuição e localização.

§ único. Para a inspecção dos funcionários nos casos previstos nesta organização haverá uma junta médica constituída pelo director geral como presidente, pelo chefe dos serviços sanitários e por um dos médicos adjuntos designados pelo chefe.

Art. 29.º Independentemente das inspecções que pelo director geral forem determinadas à secção médica, compete aos inspectores de via e obras, movimento e tráfego e de tracção velar pelas boas condições sanitárias

das diversas instalações, solicitando a intervenção dos delegados e subdelegados de saúde quando seja necessário, e verificar se as estações e combóios estão munidos do respectivo material para socorros.

## TÍTULO V

### Atribuições comuns

Art. 30.º São atribuições comuns das divisões de via e obras, movimento e tráfego, material e tracção e serviços eléctricos:

1.º Prestar todo o possível auxilio no caso de descarrilamento, choque de combóios ou outro acontecimento de gravidade, e indagar minuciosamente as causas do acidente, elaborando relatório circunstanciado;

2.º Prestar apoio e coadjuvação na manutenção da ordem e na execução dos regulamentos de exploração; tomar conhecimento de todos os factos puníveis pelas leis comuns e das contravenções às leis e regulamentos especiais de caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos de infracção;

3.º Velar pelo cumprimento, por parte das empresas concessionárias, da legislação relativa a accidentes e horários de trabalho;

4.º Registrar, preparar e expedir a sua correspondência e respectivos documentos;

5.º Elaborar as instruções, ordens de serviço e regulamentos que sejam necessários.

Art. 31.º Compete aos chefes das divisões:

1.º Dirigir os serviços que lhes estão confiados, executando e fazendo executar os regulamentos e instruções vigentes e as determinações superiores;

2.º Propor quaisquer melhoramentos que entendam dever ser introduzidos nos serviços a seu cargo;

3.º Premiar e punir, nos termos regulamentares e dentro dos limites da sua competência, o pessoal subordinado;

4.º Conceder ao pessoal as licenças cuja concessão lhes tenha sido delegada pelo director geral;

5.º Apresentar, até o dia 31 de Março de cada ano, um relatório circunstanciado acerca dos serviços da sua divisão ou secção no ano antecedente e do estado de exploração das linhas a seu cargo, indicando as reformas que no seu entender convenha efectuar para satisfação dos interesses do Estado, comodidade e segurança do público;

6.º Informar annualmente, até o dia 20 de Janeiro, acerca da intelligência e zelo com que cada um dos seus subordinados desempenha os deveres do seu cargo.

Art. 32.º Compete aos chefes de secção (administrativos):

1.º Dar andamento aos assuntos da secção a seu cargo, mantendo o serviço em dia;

2.º Fazer distribuir o serviço pelos empregados segundo as aptidões de cada um;

3.º Manter a ordem e o decóro na secção a seu cargo;

4.º Propor aos chefes de divisão todas as modificações que entendam convenientes a fim de melhorar o serviço.

## TÍTULO VI

### Do pessoal

#### CAPÍTULO I

##### Classificação do pessoal

Art. 33.º O pessoal a que se refere o mapa I anexo a esta organização constitui um quadro privativo denominado quadro do pessoal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 34.º Os engenheiros civis, engenheiros auxiliares, pagador e desenhador dos quadros do Ministério do Comércio e Comunicações e dos quadros privativos dos Caminhos de Ferro do Estado em serviço na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, enumerados no mapa II anexo, consideram-se como destacados dos seus respectivos quadros, podendo a eles regressar quando forem dispensados do serviço da mesma Direcção.

Art. 35.º O pessoal divide-se em:

a) Pessoal técnico;

b) Pessoal administrativo.

§ único. Pertencem ao pessoal técnico: o director geral, os chefes de divisão e de secção técnica, os médicos, o consultor jurídico, os inspectores de via e obras, material e tracção e serviços eléctricos e o desenhador.

#### CAPÍTULO II

##### Nomeações e promoções

#### SECÇÃO I

##### Disposições comuns

Art. 36.º A admissão nos serviços da Direcção Geral de Caminhos de Ferro efectua-se pela menor categoria ou classe do respectivo quadro, salvo no que se refere ao pessoal técnico.

Art. 37.º Para a admissão nos termos do artigo anterior é necessário satisfazer às seguintes condições gerais:

1.º Ser português;

2.º Ter robustez suficiente, atestada pela competente junta médica;

3.º Não ter menos de 21 anos de idade nem mais de 40;

4.º Ter cumprido a lei de recrutamento na parte que lhe for applicável;

5.º Ter bom comportamento moral e civil.

Art. 38.º As nomeações e promoções do pessoal serão feitas pelo Ministro, sob proposta do director geral.

Art. 39.º As nomeações e promoções dos continuos serão feitas pelo director geral nas condições previstas nesta organização.

Art. 40.º A admissão de todo o pessoal no quadro é provisória, tornando-se definitiva no fim de um ano de serviço, em vista do comportamento e aptidão do empregado.

Art. 41.º Os concursos são por provas práticas ou documentais.

§ 1.º Todos os concursos de provas práticas deverão ter uma parte escrita e uma parte oral.

§ 2.º Os avisos de abertura de concursos, assim como os respectivos programas e condições, serão publicados no *Diário do Governo*.

§ 3.º Os concursos não poderão ser abertos por menos de 30 dias nem por mais de 60.

§ 4.º O prazo entre o encerramento de um concurso e a realização das provas não deverá ser superior a 20 dias.

§ 5.º O resultado dos concursos será fixado logo que esteja concluído o apuramento, num prazo máximo de 24 horas, depois de finalizadas as provas práticas.

Art. 42.º Só são admitidos a concurso para promoção os empregados que tenham, pelo menos, um ano de serviço na respectiva classe, na data do encerramento do concurso.

Art. 43.º No concurso de provas práticas serão tidos em conta, em igualdade de circunstâncias, o tempo e qualidade de serviço prestado, as habilitações e os antecedentes disciplinares dos empregados.

Art. 44.º Os concorrentes poderão recorrer para o Ministro da classificação do concurso dentro do prazo

de oito dias, a contar da sua publicação no *Diário do Governo*, não podendo efectuar-se as respectivas nomeações ou promoções sem que o Ministro resolva acêrca do recurso interposto.

Art. 45.º Os resultados de cada concurso consideram-se válidos durante dois anos para o preenchimento das vagas que ocorrerem nesse espaço de tempo.

Art. 46.º Os júris dos concursos serão constituídos por três membros nomeados pelo director geral.

## SECÇÃO II

### Disposições especiais

Art. 47.º O lugar de director geral será provido, por livre escolha do Ministro, em engenheiro civil de competência comprovada em assuntos de caminhos de ferro, do quadro do pessoal técnico do serviço de obras públicas do Ministério do Comércio e Comunicações ou do quadro privativo dos engenheiros civis dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 48.º Os lugares de engenheiros chefes de divisão e de secção, bem como o de inspector dos serviços eléctricos, serão providos por nomeação do Ministro, sob proposta do director geral, em engenheiros civis do quadro do pessoal técnico dos serviços de obras públicas ou minas que tenham servido em caminhos de ferro ou do quadro privativo dos engenheiros civis dos Caminhos de Ferro do Estado, ou em engenheiros electrotécnicos, conforme os casos.

Art. 49.º Os lugares de inspectores de via e obras serão providos por nomeação do Ministro, sob proposta do director geral, em engenheiros auxiliares do quadro do pessoal técnico do serviço de obras públicas que tenham servido em caminhos de ferro ou do quadro privativo dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 50.º Os lugares de inspectores de material e tracção serão providos em concurso documental por indivíduos que, além dos requisitos gerais a que se refere o artigo 37.º, tenham o curso de engenheiro mecânico, de engenheiro industrial, de condutores de máquinas dos antigos Institutos Industriais e Comerciais de Lisboa e Porto, de auxiliar mecânico da antiga Escola de Construções, Comércio e Indústria de Lisboa ou engenheiros auxiliares de máquinas dos Institutos Industriais de Lisboa e Porto ou do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército de Terra e Mar, tendo preferência os que tenham servido em caminhos de ferro.

Art. 51.º O lugar de chefe de secção dos serviços sanitários será preenchido pelo Ministro por escolha entre os médicos da Direcção Geral.

Art. 52.º Os lugares de médicos adjuntos serão providos pelo Ministro em médicos de reconhecida competência, mediante proposta fundamentada do chefe da Secção dos Serviços Sanitários.

Art. 53.º O lugar de consultor jurídico será provido pelo Ministro em jurisperito de reconhecida competência.

Art. 54.º O lugar de inspector principal do movimento e tráfego será provido por escolha entre os inspectores do movimento e tráfego, tendo em atenção a antiguidade e os serviços prestados.

Art. 55.º O lugar de pagador será preenchido por indivíduo desta classe do quadro do Ministério do Comércio e Comunicações.

§ único. É applicável a este funcionário a doutrina do artigo 38.º do decreto n.º 5:860, de 6 de Junho de 1919, que organizou os serviços de pagamento do Ministério do Comércio e Comunicações.

Art. 56.º Os lugares de inspectores do movimento e tráfego serão providos por concurso de provas práticas entre os fiscais do movimento e tráfego e de via e obras.

Art. 57.º Os lugares de fiscais principais serão providos por concursos de provas práticas entre os fiscais de 1.ª e de 2.ª classe.

Art. 58.º Os lugares de fiscais de 1.ª classe serão providos por escolha entre os de 2.ª classe, atendendo à antiguidade e serviços prestados, sendo indispensável para a promoção não ter faltas graves averbadas no seu cadastro.

Art. 59.º Os fiscais de 2.ª classe serão providos por concurso documental entre o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado ou das emprêsas ferroviárias, militares de categoria igual ou superior a segundos sargentos, que, além dos requisitos gerais a que se refere o artigo 37.º, provem:

a) No que se refere ao concurso para fiscais de via e obras, ter exercido com boas informações os lugares de chefe de lanço, de distrito, de capataz ou equivalentes;

b) No que se refere ao concurso para fiscais do movimento e tráfego, ter exercido com boas informações os lugares de chefe de estação ou equivalentes.

Art. 60.º Os lugares de chefe de secção serão providos por concurso de provas práticas entre os segundos officiais.

Art. 61.º Os lugares de segundos officiais são providos por escolha entre os terceiros officiais, atendendo à antiguidade e serviços prestados.

Art. 62.º Os lugares de terceiros officiais serão providos por concurso de provas práticas entre os indivíduos que satisfaçam às condições gerais para a admissão a que se refere o artigo 37.º e que possuam o curso geral dos liceus, 2.ª secção, ou o curso completo de uma escola elementar de comércio ou de uma escola industrial.

§ único. São motivos de preferência os bons serviços prestados em caminhos de ferro especialmente como fiscais e, em igualdade de provas práticas, o maior número de habilitações literárias.

Art. 63.º O lugar de desenhador será provido em indivíduo desta especialidade do quadro do pessoal técnico do serviço de obras públicas do Ministério do Comércio e Comunicações.

Art. 64.º Os lugares de dactilógrafas serão providos por concurso de provas práticas entre indivíduos do sexo feminino que satisfaçam às condições 1.ª, 2.ª e 5.ª do artigo 37.º, tendo de idade dezoito a trinta anos, diplomadas com o curso de empregadas de escritório da Escola Industrial de Machado de Castro, curso de comércio do Instituto Feminino de Educação e Trabalho ou outro qualquer que compreenda a disciplina de dactilografia feita em aula oficial, ou ainda em educandas de asilos officiais que possuam a disciplina de dactilografia professada nos mesmos estabelecimentos.

§ único. É motivo de preferência, em igualdade de circunstâncias, ser a candidata irmã ou filha de funcionário da Direcção Geral.

Art. 65.º Os lugares de contínuo de 1.ª classe serão providos por antiguidade entre os contínuos de 2.ª classe que tiverem bom comportamento e boas informações.

§ único. O contínuo mais antigo dirigirá o pessoal menor.

Art. 66.º Os lugares de contínuos de 2.ª classe serão providos por concurso documental em indivíduos que satisfaçam às condições gerais indicadas no artigo 37.º, e que tenham exame de instrução primária do 2.º grau ou equivalente.

§ único. É motivo de preferência ter o candidato servido no exército, na armada ou na policia cívica, com exemplar comportamento.

## CAPÍTULO III

### Distribuição do pessoal pelos serviços.

Art. 67.º A distribuição e colocação do pessoal é da competência do director geral, atendendo às aptidões dos empregados e às conveniências do serviço.

Art. 68.º O director geral será substituído nos seus impedimentos pelo mais antigo dos engenheiros chefes de divisão.

Art. 69.º Os engenheiros chefes de divisão substituir-se hão mutuamente nas suas ausências ou impedimentos, podendo também ser substituídos por inspectores da respectiva divisão, sob proposta do engenheiro chefe e aprovação do director geral.

Art. 70.º Os inspectores poderão ser substituídos por funcionários da mesma categoria acumulando as respectivas funções ou por fiseais principais, sob sua proposta e aprovação do engenheiro chefe da respectiva divisão.

#### CAPÍTULO IV

##### Situações, doenças, licenças e faltas do pessoal

Art. 71.º As situações dos funcionários effectivos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro são as seguintes:

- 1.º Actividade;
- 2.º Licenciado;
- 3.º Inactividade;
- 4.º Disponibilidade.

Art. 72.º Consideram-se na situação de actividade:

- a) Os funcionários no exercício das funções do seu cargo;
- b) Os funcionários doentes por período não superior a seis meses;
- c) Os funcionários chamados a tirocínio militar pelo Ministério da Guerra pelo prazo que para este tirocínio fôr fixado na lei;
- d) Aqueles que estiverem no gozo de alguma das licenças a que se referem os n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do artigo 83.º;

e) Aqueles que forem mandados ao estrangeiro em qualquer missão técnica da especialidade.

Art. 73.º Consideram-se na situação de licenciados os funcionários a quem tenham sido concedidas licenças nos termos dos n.ºs 5.º e 6.º do artigo 83.º

Art. 74.º Consideram-se na situação de inactividade os funcionários doentes por mais de seis meses.

Art. 75.º Consideram-se na situação de disponibilidade os funcionários que, regressando da situação de licenciados ou de inactividade, esperam vaga para reentrar no respectivo quadro.

Art. 76.º A passagem do funcionário à situação de licenciado ou de inactividade determina a abertura de vaga no respectivo quadro.

§ único. Serão eliminados do quadro privativo da Direcção todos os funcionários que forem nomeados para outros cargos de serventia vitalícia.

Art. 77.º Os funcionários na situação de disponibilidade entrarão no quadro à medida que se derem as primeiras vagas correspondentes à sua categoria e classe por ordem de antiguidade na situação de disponibilidade e irão ocupar no quadro a altura que lhes competir, tendo em vista o tempo de serviço effectivo na sua classe.

Art. 78.º Será abonado o vencimento por inteiro (categoria, melhoria e gratificação) aos funcionários da situação de actividade a que se referem as alíneas a) e e) do artigo 72.º e aqueles no gozo de alguma das licenças a que se referem os n.ºs 1.º, 2.º e 3.º do artigo 83.º

§ 1.º Os funcionários doentes, na situação de actividade, perceberão o vencimento completo durante os três primeiros meses, sendo nos três restantes abonado apenas o vencimento de categoria e melhoria.

§ 2.º Aos funcionários em tirocínio militar serão abonados os vencimentos de categoria e melhoria correspondentes aos seus cargos na Direcção, a não ser que optem pelos vencimentos que lhes competem pelo Ministério da Guerra.

Art. 79.º Na situação de licenciado não é abonado vencimento algum.

Art. 80.º A situação de inactividade compreende dois períodos, o primeiro de dois meses e o segundo de seis; no primeiro período o funcionário terá direito ao abono do vencimento de categoria e melhoria, e no segundo apenas terá o vencimento de categoria com a dedução de um sexto e a melhoria correspondente.

§ 1.º No fim de oito meses de inactividade o funcionário será submetido à junta médica da Direcção e regressará ao serviço se fôr considerado apto; se fôr considerado de doença incurável será reformado, se tiver mais de vinte anos de serviço; no caso de não ter vinte anos de serviço continua na situação de inactividade com a redução de vencimentos que fôr arbitrada pelo Ministro, mediante informação fundamentada pelo director geral, conservando-se nesta situação até perfazer vinte anos de serviço e ser reformado quando os completar, devendo ser submetido à inspecção médica de seis em seis meses enquanto se conservar nesta situação.

§ 2.º Se a doença tiver sido adquirida por motivo de serviço devidamente comprovado, ou resultar de acidente sucedido em serviço, o funcionário terá direito ao vencimento de categoria e melhoria enquanto durar a doença ou até que seja aposentado por ser considerado incurável.

§ 3.º Os funcionários que tendo regressado da situação de inactividade a ela novamente passem num período inferior a dois anos, contados após o seu regresso, perceberão os seguintes vencimentos:

1.º Quando contem até quinze anos de serviço effectivo, 40 por cento de categoria e melhoria no primeiro período e 20 por cento de categoria e melhoria correspondente no segundo período;

2.º Quando contem de quinze a vinte e cinco anos de serviço effectivo, 60 por cento de categoria e melhoria no primeiro período e 30 por cento de categoria e melhoria correspondente no segundo período;

3.º Quando contem mais de vinte e cinco anos de serviço, 80 por cento de categoria e melhoria no primeiro período e 40 por cento de categoria e melhoria correspondente no segundo.

Art. 81.º Aos funcionários na situação de disponibilidade, por haverem regressado da inactividade, será abonado o vencimento de categoria e melhoria correspondente, não sendo abonado vencimento algum àqueles que se encontrem na disponibilidade por haverem regressado da situação de licenciado.

Art. 82.º Sempre que as necessidades do serviço o aconselhem poderão ser distribuídas comissões aos funcionários na situação de disponibilidade dentro da sua competência e categoria.

§ único. Aos funcionários nestas condições será abonado o vencimento completo (categoria, melhoria e gratificação).

Art. 83.º Aos funcionários effectivos na situação de actividade podem ser concedidas as seguintes licenças:

1.º Licença com vencimento até quinze dias consecutivos ou interpolados em cada ano civil. Esta licença só pode ser concedida aos empregados assíduos e com bom comportamento, sendo da competência dos chefes da divisão as licenças até oito dias e do director geral até quinze.

2.º Licença disciplinar até trinta dias seguidos, em cada ano civil, concedida pelo director geral, nos termos dos artigos 25.º e 27.º do regulamento disciplinar de 22 de Fevereiro de 1913. Esta licença é isenta de selos e emolumentos.

3.º Licença com vencimento até trinta dias seguidos em cada ano civil para uso de banhos de mar, termas, águas medicinais ou para mudança de ares. A concessão desta licença é da competência do director geral, que só a poderá autorizar mediante a apresentação de um ates-

tado médico e parecer favorável da junta médica da Direcção.

4.º Licença sem vencimento até noventa dias consecutivos ou interpolados em cada ano civil. Esta licença só poderá ser concedida quando o serviço o permitir e é da competência do chefe da divisão até quinze dias, do director geral até trinta dias e do Ministro além deste período.

5.º Licença sem vencimento por período superior a noventa dias e inferior a três anos. Esta licença somente é concedida quando o serviço o permita e o empregado tenha, pelo menos, cinco anos de serviço efectivo, e é da competência do Ministro. O licenciamento concedido nos termos deste número poderá ser renovado por mais dois anos por decisão especial do Ministro.

6.º Licença ilimitada. Esta licença somente será concedida aos funcionários que vão servir em quaisquer corporações administrativas ou empresas de reconhecida utilidade pública, devendo como tal ser consideradas apenas aquelas que exploram concessões do Estado ou dos municípios. A concessão desta licença é da competência do Ministro, que a poderá retirar em circunstâncias excepcionais de serviço público, e só poderá ser concedida aos funcionários que tenham, pelo menos, cinco anos de serviço efectivo.

§ 1.º As licenças a que se referem os n.ºs 1.º e 2.º deste artigo serão concedidas tendo em atenção as conveniências dos empregados na medida em que forem compatíveis com as exigências do serviço.

§ 2.º Nenhum funcionário pode gozar durante um ano civil mais de quarenta e cinco dias de licença com vencimento.

§ 3.º O tempo em que os funcionários se mantiverem na situação de licença a que se refere o n.º 5.º deste artigo não lhe será contado para efeito algum.

§ 4.º O funcionário na situação de licença a que se refere o n.º 6.º deste artigo tem direito à contagem de tempo para acesso e para aposentação, devendo, todavia, contribuir para a respectiva Caixa com a cota correspondente aos vencimentos da sua classe por todo o tempo que permanecer no gozo de licença. O pagamento efectuar-se há aos meses, aos semestres ou ao ano, à escolha do interessado, que não poderá ter qualquer promoção nem ser aposentado sem que esteja em dia com a Caixa de Aposentações.

Art. 84.º O funcionário que adoecer enviará no próximo dia parte de doente ao seu superior competente, o qual terá sempre o direito a mandar averiguar da veracidade da comunicação, ficando assim justificada a ausência ao serviço até três dias. Quando a doença se prolongar terá o funcionário de apresentar atestado médico que a justifique por períodos de um mês até o limite de seis meses, findos os quais, não se apresentando ao serviço, torá passagem à situação de inactividade, a contar desta data.

§ 1.º A entrega do primeiro atestado deverá fazer-se no prazo de dez dias em que o funcionário principiou a faltar, e a dos outros no prazo de cinco dias, contados do último dia de validade do atestado anterior.

§ 2.º O funcionário com parte de doente não poderá sair da sua residência particular sem que para isso tenha obtido prévia autorização por escrito do seu superior competente, que só a concederá em consequência do parecer fundamentado do médico assistente e ficando o funcionário sujeito a ser inspeccionado no seu domicilio sempre que o seu superior o entenda.

§ 3.º Quando o funcionário for encontrado fora das prescrições estabelecidas no parágrafo anterior, passarão a ser consideradas como faltas não justificadas as ausências ao serviço dadas nessas condições.

Art. 85.º O pessoal com parte de doente não pode transferir a sua residência para fora da sua sede oficial

sem prévia autorização do superior competente e declaração do tempo provável de ausência.

Art. 86.º O pessoal com parte de doente que necessita sair de casa, em passeio de convalescença ou para tratamento, deverá participá-lo ao seu superior competente, para efeito das inspecções médicas.

Art. 87.º O funcionário que durante o ano civil der mais de trinta faltas interpoladas, embora justificadas por participação admitida pelo superior competente e por atestado médico, perde imediatamente a gratificação e a melhoria de vencimento correspondente aos dias em que faltar além dos trinta.

Art. 88.º Consideram-se faltas ao serviço:

a) A ausência até três dias sem mandar parte de doente ou participar falecimento de parente próximo;

b) A ausência por mais de três dias sem mandar atestado médico;

c) A saída da repartição durante as horas de expediente sem autorização do respectivo chefe;

d) A entrada para o serviço depois de encerrado o respectivo ponto.

Art. 89.º As faltas a que se refere o artigo antecedente determinam sempre a perda de vencimento durante os dias em que foram cometidas, independentemente de qualquer outra penalidade que haja de ser aplicada.

## CAPÍTULO V

### Das penas disciplinares

Art. 90.º Considera-se infracção disciplinar todo o acto ou omissão contrários aos deveres profissionais do empregado e designadamente a prática de actos de manifesta hostilidade contra a República, a inobservância das disposições legais e das ordens a que estiver sujeito o serviço da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e em geral qualquer acto ou omissão disciplinarmente punido nos termos desta organização.

§ 1.º O empregado tem sempre direito a reclamar em termos convenientes, no prazo de quarenta e oito horas, contra qualquer ordem recebida, perante a entidade imediatamente superior àquela de quem a recebeu e sem prejuízo do seu cumprimento.

§ 2.º Para os efeitos do parágrafo anterior poderá o empregado pedir que qualquer ordem verbal lhe seja comunicada por escrito, o que lhe deverá sempre ser satisfeito.

Art. 91.º As penas disciplinares aplicáveis aos empregados são:

1.º Repreensão verbal;

2.º Repreensão publicada em *Ordem de serviço*;

3.º Multa até cinco dias de vencimento;

4.º Suspensão de exercício e vencimento por tempo não superior a cento e oitenta dias;

5.º Transferência por castigo;

6.º Baixa de classe ou categoria;

7.º Demissão.

§ único. As decisões dos tribunais não influem nas penas disciplinares a aplicar aos empregados, nos termos deste regulamento.

Art. 92.º São circunstâncias agravantes da infracção disciplinar:

1.º A premeditação;

2.º O ser cometida durante o cumprimento de pena disciplinar;

3.º O ser cometida de combinação com outros indivíduos;

4.º A acumulação de infracções;

5.º A reincidência.

§ 1.º A premeditação consiste no desígnio formado, ao menos, vinte e quatro horas antes da infracção.

§ 2.º Dá-se a acumulação de infracções quando o empregado comete mais de uma infracção disciplinar na

mesma ocasião ou comete outra antes de ser punido pela anterior.

§ 3.º Dá-se a reincidência quando o empregado comete nova infracção antes de decorrer um ano, contado dia a dia, depois de terminar o cumprimento da pena anterior.

Art. 93.º São circunstâncias atenuantes da infracção disciplinar:

1.º O bom comportamento anterior e os bons serviços prestados;

2.º A confissão espontânea da infracção.

Art. 94.º São causas de repreensão verbal os casos de negligência, erros ou faltas leves de serviço.

§ único. A aplicação desta pena não será registada na matrícula do empregado.

Art. 95.º É causa de repreensão publicada em *Ordem de serviço* a repetição de faltas indicadas no artigo anterior.

Art. 96.º São causas de multa:

1.º A falta de comparência nos lugares e à hora em que por obrigação ou ordem superior o empregado deve apresentar-se, quando dessa falta não resultem prejuízos sensíveis para o serviço;

2.º A negligência, desatenção e infracção dos regulamentos;

3.º A falta de verdade nas informações prestadas quando dela não resulte prejuízo grave.

Art. 97.º São causas de suspensão:

1.º A insubordinação;

2.º A falta de respeito para com os superiores;

3.º A desobediência às ordens superiores em objecto de serviço;

4.º A divulgação do que ocorrer no respectivo serviço e de que possa resultar prejuízo para o mesmo;

5.º A embriaguez no serviço;

6.º A negligência, desatenção e infracção dos regulamentos, agravada pela reincidência;

7.º A pronúncia por qualquer crime logo que o respectivo despacho seja intimado ao réu e enquanto a mesma pronúncia subsistir;

8.º A falta de verdade nas informações prestadas quando dela resultarem prejuízos graves;

9.º A condenação por crimes a que não seja aplicável a pena de demissão.

Art. 98.º Ao empregado que tiver sido suspenso pelo motivo previsto no n.º 7.º do artigo antecedente serão restituídos os vencimentos se fôr despronunciado ou absolvido e trancada a respectiva nota.

Art. 99.º São causas de transferência:

1.º O mau procedimento e ofensa ao decóro do serviço e a descortesia comprovada nas relações com o público em actos de serviço;

2.º A insubordinação, quando se reconhecer a necessidade da aplicação desta pena.

§ único. A aplicação da pena de transferência por castigo deverá ser feita, quanto possível, sem prejuízo de terceiros.

Art. 100.º São causas de baixa de classe ou categoria as faltas a que é consignada a pena de demissão, quando os bons antecedentes do empregado justifiquem a deminuição da pena.

Art. 101.º São causas de demissão:

1.º A condenação em pena maior;

2.º A falta de probidade e o desdouro público por factos ou actos desonrosos;

3.º O desvio de fundos ou valores confiados à sua guarda;

4.º A participação em lucros provenientes do andamento ou solução de negócios pendentes dos respectivos serviços;

5.º A insubordinação grave;

6.º A incapacidade e a infracção grave das leis ou

regulamentos de que tenha resultado ou pudessem resultar conseqüências graves;

7.º Trinta faltas seguidas ao serviço, não justificadas, ou quarenta e cinco interpoladas, no prazo de um ano;

8.º A reincidência em faltas que tenham motivado duas suspensões por qualquer dos casos previstos no artigo 97.º;

9.º A prática de actos de hostilidade contra a República.

§ único. Além da pena de demissão no caso do n.º 3.º ficam ainda os empregados sujeitos às penalidades e responsabilidade que por lei lhes sejam applicáveis como exactors da fazenda nacional.

Art. 102.º Salvo por abandono do lugar, nenhuma pena pode ser imposta sem que o empregado seja ouvido sobre a arguição.

Art. 103.º Para imposição das penas de suspensão superiores a cinco dias, das penas de transferência por castigo, baixa de classe e demissão é necessário processo disciplinar em que sejam ouvidos o acusado e testemunhas que produzir em sua defesa.

§ único. Na organização do processo disciplinar seguir-se hão os preceitos estabelecidos nos artigos 31.º a 37.º do regulamento disciplinar de 22 de Fevereiro de 1913.

Art. 104.º Os chefes de divisão podem, em relação a pessoal seu subordinado, aplicar as seguintes penas:

1.º Repreensão verbal;

2.º Repreensão publicada em *Ordem de serviço*;

3.º Multa;

4.º Suspensão até cinco dias.

Art. 105.º O director geral poderá aplicar todas as penas, inclusive a de demissão, aos empregados cuja nomeação é da sua competência. Em relação aos demais empregados, a suspensão além de trinta dias, a baixa de classe ou categoria e a demissão serão pelo director geral propostas ao Ministro.

Art. 106.º O director geral somente applicará as penas que são da sua competência depois de ouvido o conselho disciplinar da Direcção Geral.

§ 1.º O conselho disciplinar será constituído pelo director geral e por dois chefes de divisão, nomeados pelo Ministro.

§ 2.º Na falta ou impedimento de qualquer dos membros efectivos do conselho será chamado o seu substituto legal.

Art. 107.º Todos os castigos serão comunicados aos interessados para seu conhecimento.

Das penas applicadas pelos engenheiros chefes de divisão haverá sempre o direito de recurso para o director geral, e das penas applicadas por este haverá recurso para o Ministro.

§ único. Os recursos só poderão ser interpostos no prazo máximo de oito dias, contados da data em que ao empregado tenha sido dado conhecimento da punição.

Nos seus recursos para o Ministro os empregados recorrentes terão o direito de indicar, para serem ouvidas, até três testemunhas de defesa para cada facto.

Nenhum recurso implica suspensão do cumprimento de penas applicadas.

## CAPÍTULO VI

### Prémios e recompensas

Art. 108.º Os bons serviços dos empregados podem ser recompensados pela seguinte forma:

1.º Comunicação do chefe de divisão escrita e assinada pelo próprio;

2.º Louvor em ordem da Direcção Geral;

3.º Gratificação pecuniária;

4.º Promoção por distinção.

Art. 109.º O louvor será conferido ao empregado que no desempenho de qualquer missão especial de serviço proceder com zelo, bom critério e provada capacidade.

Art. 110.º As gratificações pecuniárias podem ser concedidas até a importância de trinta dias de vencimento, pelo director geral, e além dessa importância pelo Ministro, aos empregados que prestarem qualquer serviço relevante, aos que exercerem outras funções além das do seu cargo com provado zelo, e ainda aos que pela sua actividade, competência e dedicação pelo serviço tenham promovido notáveis benefícios ou interesses para o Estado e por isso se tenham tornado dignos de consideração especial.

Art. 111.º A promoção por distinção só pode ser concedida como recompensa de actos de excepcional abnegação, de alto valor moral ou profissional.

§ único. A promoção nos termos deste artigo só pode ser concedida pelo Ministro, sob proposta fundamentada do director geral.

## CAPÍTULO VII

### Aposentações

Art. 112.º Os funcionários dos quadros do Ministério do Comércio e Comunicações e dos quadros privativos dos Caminhos de Ferro do Estado que se encontrem fazendo serviço na Direcção Geral de Caminhos de Ferro terão a sua aposentação pelas respectivas caixas de aposentações ou reformas nos termos das leis e regulamentos vigentes.

Art. 113.º Os funcionários do quadro privativo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro terão a sua aposentação e mais vantagens, nos termos do decreto n.º 2:050, de 17 de Novembro de 1915, e legislação subsequente, especialmente da lei n.º 1:332, de 26 de Agosto de 1922, contribuindo para a Caixa de Reformas, Subsídios e Pensões do Pessoal dos Serviços de Obras Públicas.

§ único. Para este efeito deve a Caixa de Aposentações transferir, a requerimento dos interessados, para a Caixa de Reformas, Subsídios e Pensões do Pessoal dos Serviços de Obras Públicas as cotas dos referidos funcionários que para ela tenham concorrido, devendo entrar com a diferença, quando a haja, em prestações não superiores a quarenta e oito.

Art. 114.º As aposentações realizar-se hão por incapacidade física, comprovada por uma junta médica oficial.

Art. 115.º A contagem do tempo para aposentação compreenderá todo aquele em que o funcionário serviu desde a sua entrada para o serviço público.

§ único. A todos os funcionários é permitido requerer dentro de seis meses, a partir da data da primeira nomeação, a contagem de qualquer tempo de serviço, podendo entrar com as respectivas cotas e juros de mora de 5 por cento em prestações não superiores a quarenta e oito.

Art. 116.º Aos funcionários com mais de cinco anos de serviço efectivo, cuja pensão de reforma seja inferior a 60\$ mensais e que sofram de doença incurável que os impossibilite de prestar qualquer serviço, poderá o Ministro, sob proposta do director geral, arbitrar um subsídio extraordinário da quantia necessária para perfarzar aquela importância.

## CAPÍTULO VIII

### Quadros e vencimentos

Art. 117.º Os quadros e vencimentos do pessoal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro são os fixados nas tabelas anexas à presente organização.

Art. 118.º Os vencimentos totais inscritos na respectiva tabela são as importâncias líquidas de imposições legais que os funcionários devem perceber, exceptuando o imposto de selo dos recibos e o desconto para a Caixa de Aposentações e Reforma. Para efeito do abono dos vencimentos serão estes acrescidos das quantias necessárias para cobrir os mencionados descontos.

Art. 119.º As tabelas de ajuda de custo são aquelas actualmente em vigor, podendo ser modificadas pelo Ministro, sob proposta do director geral.

Art. 120.º O funcionário que substituir outro de categoria superior receberá o vencimento correspondente a essa categoria, devendo a substituição fazer-se com acumulação de funções sempre que isso seja possível.

Art. 121.º No caso de ser dada por finda a qualquer dos funcionários a que se refere o artigo 34.º a comissão de serviço destacado que exercia na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ser-lhe-há abonado pela mesma o vencimento completo, correspondente à sua categoria no quadro a que pertence até que no mesmo tenha cabimento.

Art. 122.º São concedidos os seguintes abonos de diuturnidade a todos os funcionários em serviço efectivo na Direcção Geral de Caminhos de Ferro:

- 10 por cento aos que contem mais de cinco anos de serviço.
- 20 por cento aos que contem mais de dez anos de serviço.
- 30 por cento aos que contem mais de quinze anos de serviço.
- 40 por cento aos que contem mais do vinte anos de serviço.
- 50 por cento aos que contem mais de vinte e cinco anos de serviço.

§ 1.º Os empregados cujo vencimento mensal fôr superior a 100\$ sofrerão a redução de 50 por cento nestas percentagens, não podendo nunca receber por abono de diuturnidade importância superior a 50\$ mensais.

§ 2.º Estas percentagens incidem unicamente sobre os vencimentos fixos dos empregados.

§ 3.º O tempo de serviço a considerar para efeito da aplicação do disposto neste artigo será sempre o de efectivo serviço, deduzindo-se as ausências por faltas não justificadas, licenças sem vencimento, suspensões, ausências por motivo de doença além de cento e oitenta dias em cada ano ou em comissão de serviço estranho à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, e o tempo de prisão em cumprimento de sentença.

§ 4.º Aos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro é contado, para os efeitos de diuturnidade, todo o tempo de serviço público efectivo.

Art. 123.º Nenhum empregado poderá ficar, por efeito desta organização, com vencimentos inferiores aos que percebia à data da sua publicação.

§ único. Os abonos de diuturnidade resultantes da aplicação das percentagens determinadas no artigo anterior não poderão ser inferiores à quantia de 6\$ mensais por cada período de cinco anos de serviço.

Art. 124.º Os funcionários que durante um mês derem mais de três faltas não justificadas perderão o abono de diuturnidade correspondente a esse mês.

Art. 125.º A transferência de funcionários poderá ser feita nos seguintes casos:

- 1.º Por conveniência de serviço;
- 2.º Como medida disciplinar;
- 3.º Como permuta, a requerimento dos interessados.

§ único. Todos os empregados transferidos têm direito ao abono de 20 por cento sobre os seus vencimentos no primeiro mês de transferência. Este abono não é concedido quando as transferências sejam por motivo disciplinar ou a pedido do interessado, salvo quando este pe-



dido seja motivado por doença do empregado ou de pessoa de família a seu cargo e com êle coabitando, confirmada por inspecção médica.

Art. 126.º A acumulação de funções prevista na presente organização pode dar lugar ao abono de uma gratificação que, para cada caso, será concedida pelo Ministro, sob proposta do director geral.

Art. 127.º Os lugares de vogais do Conselho Superior de Caminhos de Ferro são acumuláveis com qualquer cargo público ou serviço particular.

## TÍTULO IX

### Disposições gerais e transitórias

#### CAPÍTULO I

##### Disposições gerais

Art. 128.º Nenhuma pretensão pode ter seguimento quando não seja apresentada pelas vias competentes.

Art. 129.º Todos os chefes têm por dever procurar colocar os seus subordinados em condições de adquirirem todos os conhecimentos necessários para a boa execução do serviço que lhes é confiado.

§ único. Esta prescrição applica-se a todos os empregados em geral, devendo os chefes de divisão assegurar-se especialmente do seu exacto e rigoroso cumprimento.

Art. 130.º Nenhum empregado poderá abandonar o serviço sem prévia licença ou sem ter obtido a exoneração. Aqueles que infringirem este preceito perderão o direito a todos os vencimentos em dívida até o dia em que se ausentarem, sem prejuízo de pena que lhes deva ser imposta nos termos da lei applicável a todos os funcionários públicos que abandonem os seus lugares.

Art. 131.º São isentos do serviço de jurados todos os funcionários em serviço na Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 132.º Aos funcionários em serviço na Direcção Geral não é permitido:

1.º Exercer qualquer emprêgo, profissão ou indústria ligada directa ou indirectamente por direitos ou deveres com os serviços dos caminhos de ferro ou servir-se dos seus passes, bilhetes de identidade ou de quaisquer das facilidades particulares que lhes concede a sua situação para participar em qualquer operação de carácter commercial;

2.º Receber qualquer remuneração de colectividades ou de particulares por serviços que tenham de desempenhar por virtude das suas funções.

Art. 133.º O médico chefe da Secção dos Serviços Sanitários e os médicos adjuntos do mesmo não poderão acumular as funções do seu cargo com outras da sua especialidade em quaisquer caminhos de ferro.

Art. 134.º Ao pessoal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro será facultada a utilização dos sanatórios pertencentes ao Estado ou qualquer empresa ferroviária, sendo a respectiva despesa custeada pela verba para esse fim consignada na dotação da referida Direcção.

Art. 135.º Todos os funcionários terão bilhete de identidade autenticado com o selo branco da Direcção Geral, e que terá no verso a indicação das suas atribuições e regalias.

Art. 136.º Os funcionários dos serviços externos da Direcção Geral, para serem legalmente investidos nas funções de agentes de policia, devem, antes de entrar em exercicio, apresentar as suas nomeações ao juiz de direito da comarca onde servirem, o qual lhes deferirá juramento de bem e fielmente cumprirem os deveres do seu cargo.

§ único. Estes funcionários, depois de ajuramentados, podem usar de armas, e devem prender os delinquentes em flagrante delicto, reclamar a presença das autoridades administrativas ou judiciaes e o auxilio da força pública, intimar ou mandar intimar médicos e outros peritos para exame do corpo de delicto, e lavrar autos de todos os factos occorridos contra as leis e regulamentos, como se acha preceituado no artigo 6.º do decreto com força de lei de 31 de Dezembro de 1864, sobre caminhos de ferro.

Art. 137.º Todos os empregados que sejam transferidos têm direito ao transporte gratuito de sua familia e do seu mobiliário, sobre o percurso dos Caminhos de Ferro do Estado ou das empresas, quaisquer que sejam os motivos e as circunstâncias dessas transferências, salvo quando tenham lugar a seu pedido.

Art. 138.º Na Divisão Central será organizado um livro cadastro de todo o pessoal que ficar constituindo o quadro da Direcção Geral e do qual consto: nome, data do nascimento, filiação, naturalidade, estado, nomes e datas de nascimento dos filhos e filhas e o estado destas, data da nomeação para o serviço, data da posse, e no qual serão averbadas todas as licenças, doenças, faltas, castigos e louvores.

Art. 139.º Pela Divisão Central será organizada e publicada anualmente no *Diário do Governo*, até 31 de Janeiro, a lista de antiguidades do pessoal do quadro privado da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, referida a 31 de Dezembro do ano findo, sendo permitido aos funcionários recorrer da classificação para o Ministro no prazo de 15 dias, a contar da publicação.

Art. 140.º Os inspectores do Movimento e Tráfego, os fiscaes do Movimento e Tráfego e os de Via e Obras deverão sempre, no exercicio das suas funções, fazer uso dos respectivos distintivos (boné).

Art. 141.º Em cada delegação fiscal haverá um livro rubricado pelo chefe de divisão, onde será feito o registo diário das occorências que se derem na respectiva zona.

§ 1.º Os registos diários serão assinados pelo fiscal do serviço e rubricados por todos os agentes superiores que visitarem a delegação.

§ 2.º Serão communicadas telegraficamente ao director geral e chefes de divisão as occorências graves que demandem providências urgentes.

Art. 142.º O director geral, chefes de divisão, chefe de secção dos serviços sanitários, inspectores e fiscaes poderão, para efeito de serviço, utilizar-se gratuitamente dos telégrafos e telefones do Estado e dos das empresas concessionárias de linhas férreas, devendo esta utilização ser feita mediante a apresentação do respectivo bilhete de identidade, em harmonia com os respectivos regulamentos.

Art. 143.º A presente organização será completada por regulamentos e instruções especiais, elaborados pela Direcção Geral e submetidos à aprovação do Ministro, ouvido o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

#### CAPÍTULO II

##### Disposições transitórias

Art. 144.º As divisões técnicas da actual Inspeção Geral de Caminhos de Ferro passam para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 145.º A passagem dos actuais funcionários da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro para os quadros da presente organização far-se há, quanto possível, mantendo-os nas situações que presentemente occupam, ficando adidos os individuos cujos lugares forem extintos ou que excederem o número de funcionários da respectiva categoria ou classe, conservando neste caso os vencimentos

que lhes competirem pela legislação actualmente em vigor.

§ 1.º Aos funcionários a que se refere o presente artigo e que o requeiram no prazo de oito dias, contados da data da publicação da presente organização, é facultado optarem pelos quadros a que pertencem.

§ 2.º Ao pessoal adido poderá ser superiormente determinado serviço em harmonia com a sua categoria e competência.

§ 3.º No orçamento serão inscritas as verbas necessárias para pagamento ao pessoal adido.

Art. 146.º Os médicos que, sem direito a remuneração, faziam serviço junto da Inspeção Geral de Caminhos de Ferro e que tenham cabimento no novo quadro desta organização transitam, nas mesmas condições, para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, dando-se a preferência aos mais antigos e ficando licenciados os restantes.

Art. 147.º Dos três actuais consultores jurídicos da

Inspeção Geral de Caminhos de Ferro o mais antigo será nomeado consultor da Direcção Geral, nos termos do parágrafo 2.º do artigo 3.º, sendo licenciados os outros dois.

Art. 148.º É mantida a validade dos concursos efectuados ao abrigo da legislação anterior. Todas as dúvidas e reclamações que possam provir de quaisquer disposições da presente organização serão resolvidas pelo Ministro, sob informação do director geral.

Art. 149.º As primeiras nomeações a fazer no quadro privativo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro são da livre escolha do Governo, devendo recair em indivíduos que reúnam os requisitos exigidos na presente organização.

Art. 150.º Fica revogada toda a legislação em contrário.

Paços do Governo da República, 12 de Julho de 1926.— *António Oscar de Fragoso Carmona*— *Abílio Augusto Valdes de Paços e Sousa*.

## MAPA I

## Quadro de vencimentos mensais da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Números	Categorias	Categoria	Melhoria	Gratificação de serviço	Total
<b>A — Pessoal em comissão</b>					
<b>a) Pessoal técnico</b>					
1	Director geral . . . . .	250\$00	1.750\$00	850\$00	2.850\$00
4	Engenheiros chefes de divisão . . . . .	200\$00	1.400\$00	400\$00	2.000\$00
1	Engenheiro chefe de secção de estudos . . . . .	180\$00	1.260\$00	360\$00	1.800\$00
6	Inspectores de via e obras (engenheiros auxiliares) . . . . .	150\$00	1.050\$00	300\$00	1.500\$00
1	Desenhador . . . . .	110\$00	770\$00	220\$00	1.100\$00
<b>b) Pessoal administrativo</b>					
1	Pagador . . . . .	130\$00	910\$00	260\$00	1.300\$00
<b>B — Pessoal do quadro privativo</b>					
<b>a) Pessoal técnico</b>					
4	Inspectores de material e tracção . . . . .	150\$00	1.050\$00	300\$00	1.500\$00
1	Inspector dos serviços eléctricos . . . . .	150\$00	1.050\$00	300\$00	1.500\$00
<b>b) Pessoal administrativo</b>					
<b>1) Serviço interno</b>					
8	Chéfes de secção . . . . .	130\$00	910\$00	230\$00	1.270\$00
4	Segundos officiaes . . . . .	110\$00	770\$00	120\$00	1.000\$00
3	Terceiros officiaes . . . . .	100\$00	700\$00	100\$00	900\$00
8	Dactilógrafas . . . . .	65\$00	455\$00	130\$00	650\$00
2	Continuos de 1.ª classe . . . . .	60\$00	420\$00	120\$00	600\$00
3	Continuos de 2.ª classe . . . . .	55\$00	385\$00	110\$00	550\$00
<b>2) Serviço externo</b>					
1	Inspector principal do movimento e tráfego . . . . .	140\$00	980\$00	280\$00	1.400\$00
7	Inspectores do movimento e tráfego . . . . .	130\$00	910\$00	260\$00	1.300\$00
3	Fiscaes principais de via e obras . . . . .	120\$00	840\$00	140\$00	1.100\$00
7	Fiscaes de 1.ª classe de via e obras . . . . .	110\$00	770\$00	120\$00	1.000\$00
15	Fiscaes de 2.ª classe de via e obras . . . . .	100\$00	700\$00	100\$00	900\$00
3	Fiscaes principais do movimento e tráfego . . . . .	120\$00	840\$00	140\$00	1.100\$00
7	Fiscaes de 1.ª classe do movimento e tráfego . . . . .	110\$00	770\$00	120\$00	1.000\$00
20	Fiscaes de 2.ª classe do movimento e tráfego . . . . .	100\$00	700\$00	100\$00	900\$00

## MAPA II

Quadro do pessoal em efectividade de serviço  
na Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Quantidades	Categorias
<b>A — Pessoal em comissão</b>	
a) Técnico	
1	Director geral.
4	Engenheiros chefes de divisão.
1	Engenheiro chefe da secção de estudos.
6	Inspectores de via e obras.
1	Desenhador.
b) Administrativo	
1	Pagador.
<b>B — Pessoal privativo</b>	
a) Técnico	
3	Médicos.
1	Consultor jurídico.
4	Inspectores de material e tracção.
1	Inspector de serviços eléctricos.
b) Administrativo	
De serviço interno	
8	Chefes de secção.
4	Segundos oficiais.
8	Terceiros oficiais.
3	Dactilógrafas.
2	Contínuos de 1. <sup>a</sup> classe.
3	Contínuos de 2. <sup>a</sup> classe.
De serviço externo	
1	Inspector principal do movimento e tráfego.
7	Inspectores do movimento e tráfego.
3	Fiscais principais de via e obras.
7	Fiscais de 1. <sup>a</sup> classe de via e obras.
15	Fiscais de 2. <sup>a</sup> classe de via e obras.
3	Fiscais principais do movimento e tráfego.
7	Fiscais de 1. <sup>a</sup> classe do movimento e tráfego.
20	Fiscais de 2. <sup>a</sup> classe do movimento e tráfego.

Paços do Governo da República, 12 de Julho de 1926.—  
*António Oscar de Fragoso Carmona — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa.*

## MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral do Ensino Comercial  
e Industrial

## Portaria n.º 4:669

Atendendo aos factos expostos pelo conselho escolar da Escola Industrial de Fradesso da Silveira, de Portalegre, que merecem cuidadosa atenção no sentido de salvaguardar os direitos dos alunos: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que a classificação final do grau preliminar, a que se refere o artigo 76.º do regulamento geral das escolas industriais, e a das passagens de ano do grau geral, a que se refere o § 2.º do artigo 112.º, aprovado pelo decreto n.º 6:286, de 19 de Dezembro de 1919, seja decidida em reunião dos professores e mestres de cada disciplina ou oficina desses cursos, sob a presidência de director da Escola, e que na apreciação final a atribuir a cada aluno seja levada em conta não só a clas-

sificação dada pelo respectivo professor ou mestre, mas lhe seja atribuído, quando se tornar necessário, um coeficiente de correcção atendendo ao conjunto das notas das outras disciplinas.

Paços do Governo da República, 16 de Julho de 1926.— O Ministro do Comércio e Comunicações, *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa.*

## MINISTÉRIO DA GUERRA

## Repartição do Gabinete

## Decreto n.º 11:899

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É revogado o decreto n.º 11:804, de 30 de Junho de 1926.

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

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

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 17 de Julho de 1926.— *António Oscar de Fragoso Carmona — José Ribeiro Castanho — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Jaime Afreixo — António Maria de Bettencourt Rodrigues — Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa — João Belo — Artur Ricardo Jorge — Felisberto Alves Pedrosa.*

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

9.ª Repartição da Direcção Geral  
da Contabilidade Pública

## Decreto n.º 11:900

Sob proposta do Ministro das Colónias, com fundamento no artigo 1.º da lei n.º 1:768, de 16 de Abril de 1925, o Governo da República Portuguesa decreta o seguinte:

É aberto no Ministério das Finanças, a favor do Ministério das Colónias, um crédito especial da quantia de 15:000.000\$ para reforçar a verba descrita no capítulo único, artigo 8.º, da despesa extraordinária da proposta orçamental do segundo dos referidos Ministérios para o ano económico de 1925-1926, sob a rubrica de «Despesas da província de Angola, nos termos da lei n.º 1:768, de 16 de Abril de 1925».

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

O Presidente do Ministério e Ministro da Guerra e os Ministros das demais Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paços do Governo da República, 16 de Julho de 1926.— *António Oscar de Fragoso Carmona — José Ribeiro Castanho — Manuel Rodrigues Júnior — João José Sinel de Cordes — Jaime*