

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 135

Senhores Deputados.— A extensão maior ou menor da rede de estradas, as suas características gerais e o estado da sua conservação, constituem verdadeiros padrões de aferência do grau da civilização e da prosperidade ou da decadência económica de cada país.

Sob este particular aspecto, como em tantos outros, encontra-se o nosso país infelizmente bastante distanciado daqueles que, por efeitos de uma sólida organização técnica do trabalho, orientada por um elovado e são patriotismo, são considerados como autênticos modelos do progresso e da civilização.

Assim com mágoa verificamos não só a exiguidade quilométrica da nossa rede de estradas, em virtude da qual foi possível mantermos até hoje isoladas duas ricas províncias, o Alentejo do Algarve, e por completar muitas das principais artérias de ligação nacional e internacional, como constatamos dolorosamente o estado de quasi completa ruína a que chegou essa minguada rede de estradas, tanto as nacionais e distritais, como as de serviço e municipais, a maioria das quais nem de estradas merecem já o nome, tal o estado a que foram votadas.

Uma tal situação que nos deminui e avilta perante nacionais e estrangeiros, que representa e traduz o elevado grau de anemia de um povo que, tendo todas as características e recursos para ser grande e forte, o faz enfileirar junto dos povos de mediana civilização, não pode nem deve manter-se por mais tempo, sob pena da nossa integral asfixia económica.

Diversas tentativas se têm feito para sairmos do círculo vicioso em que temos vegetado, todas infelizmente na sua quasi totalidade infrutíferas, mercê das permanentes agitações da nossa vida política e económica, resultando daí o adiamento da solução dos grandes problemas do fomento, base única de toda a nossa reconstrução económica.

É tempo pois de mudarmos de rumo, de procurarmos num trabalho metódico e reflectido, onde colaborem todos os valores sociais, a solução daqueles grandes problemas que interessam à vida da nação e da qual depende o seu futuro e o bem-estar do seu povo.

Pelo que respeita à nossa rede da viação ordinária verificamos que, precisamente, com os progressos do automobilismo, determinando um maior desgaste e deterioração das estradas, coincidiu a depreciação pavorosa da nossa moeda, tornando assim mais insignificantes e improdutivas as já mesquinhas verbas da sua dotação orçamental.

A proposta de lei n.º 72-C, da autoria do Sr. Ministro das Finanças e do Comércio e Comunicações, que vimos de analisar, é da mais alta importância, pretende dar solução a este importantíssimo problema, fixando, ainda que provisoriamente, a rede geral de estradas do Estado, estabelecendo um plano geral de trabalhos, dando uma nova arrumação aos organismos dirigentes e aos serviços, criando ao mesmo tempo receitas e fixando as dotações necessárias à execução desse plano geral de trabalhos, tanto pelo que

diz respeito à construção, como à sua conservação.

Sobre esta última parte nada temos a objectar, porquanto à outra comissão parlamentar, a de finanças, pertence o estudo dêsse aspecto do problema.

Pelo que respeita aos outros aspectos e como resultado da nossa análise, resolvemos propor à vossa aprovação as seguintes alterações:

Artigo 2.º O Governo mandará urgentemente proceder à revisão da classificação das estradas, incluindo as mencionadas no artigo 22.º, devendo esta revisão ficar concluída no prazo de dois anos.

Artigo 9.º Para o ano económico de 1922-1923 será inscrita no orçamento para despesas de conservação das estradas actualmente a cargo do Estado, na extensão de 13:254 quilómetros, a verba de 10:603 contos.

§ único. A seguir à promulgação desta lei, a Junta Central das Estradas proporá ao Ministro a distribuição desta verba, proporcionalmente pelos distritos do continente, tendo em atenção as alíneas *a)* e *b)* do § 1.º do artigo anterior.

No § único do artigo 10.º substituir a palavra «deminuir» por «alterar».

No artigo 11.º, alínea *b)*, aditar no final as palavras «do Estado».

Art. 20.º As verbas provenientes dos empréstimos de que trata o artigo 10.º, e consignadas anualmente à construção e reparação das estradas dos diversos distritos, não podem ser desviadas dessa aplicação.

Art. 23.º Intercalar a seguir à palavra «particular» as palavras: «a das juntas de paróquia», e que o § único dêste artigo passe a ter a redacção seguinte:

§ único. Para os efeitos dêste artigo a importância das verbas oferecidas deverá ser depositada na Caixa Geral de Depósitos, à ordem do Ministro do Comércio e Comunicações, antes de 1 de Julho de cada ano.

Artigo 24.º Que depois da palavra classificadas da alínea *e)* se adite: «mas estudadas e começadas a construir pelo Estado».

Artigo 28.º O Governo mandará proceder por concurso público à execução de empreitadas gerais de construção ou grande reparação.

Artigo 32.º Substituir as palavras: «to-

dos os jornais», por «dois dos jornais mais lidos», e as palavras: «nos anúncios», por «nestes».

Artigo 34.º Intercalar depois da palavra «anos» o seguinte: «de acôrdo entre o Ministro do Comércio e Comunicações e o Ministro da Guerra».

Artigo 35.º Os lugares de chefes de conservação, que passam a denominar-se de fiscais da conservação, continuam a ser preenchidos por concurso público, sendo um terço reservado aos sargentos de engenharia que, pelo menos, tenham feito dois estágios em serviços de estradas.

Artigo 40.º Substituir no seu § 1.º as palavras: «de Estradas e Expediente», por «Técnica e Administrativa», e no § 3.º substituir as palavras: «direcções distritais das estradas» por «direcções de estradas dos distritos».

Artigo 41.º A Direcção Geral das Estradas é exercida por um director geral, de livre nomeação do Governo, escolhido de preferência entre os engenheiros inspectores do quadro técnico de obras públicas, mas podendo também recair a nomeação em qualquer engenheiro português diplomado por qualquer escola técnica nacional ou estrangeira, onde tenha cursado uma cadeira especial de estradas.

§ único. Na segunda hipótese o nomeado terá os vencimentos e regalias correspondentes às dos engenheiros inspectores.

Artigo 42.º:

Alínea *b)* Propor ao Ministro do Comércio e Comunicações o estudo das estradas.

Que as alíneas *g)* e *h)* sejam fundidas na seguinte:

Alínea *g)* Aprovar contratos e autorizar por si ou pelas direcções de estradas dos distritos a execução de trabalhos e a aquisição de materiais e seus pagamentos, sempre que as importâncias autorizadas não excedam 10.000\$. Até 5.000\$ essa autorização é da competência dos directores de estradas dos distritos.

Que as alíneas *i)* e *j)* passem respectivamente a *h)* e *i)*.

Artigo 43.º Substituir as palavras «de estradas» por «técnica» e eliminar na parte final do artigo onde diz: «esta repartição é dirigida por um engenheiro civil de 1.ª ou 2.ª classe», as palavras «2.ª classe».

Artigo 44.º Substituir as palavras «do expediente» por «administrativa» e as palavras «de estradas» por «técnica», eliminando-se igualmente a palavra «antigo».

Artigo 45.º Substituir o final do artigo, onde diz: «dirigem-nas engenheiros civis de 1.ª ou 2.ª classes» por:

Dirigem-nas engenheiros inspectores do quadro técnico de obras públicas ou engenheiros civis de 1.ª classe que se encontrem no tёрço superior da escala das promoções. Os engenheiros inspectores poderão acumular as suas funções com as de vogais do Conselho Superior de Obras Públicas.

Artigo 46.º:

§ 1.º As direcções de estradas dos distritos terão por chefes engenheiros civis de 1.ª classe ou de 2.ª classe com mais de dez anos de serviço. As secções técnicas serão dirigidas por engenheiros civis de 2.ª classe ou engenheiros auxiliares de 1.ª ou 2.ª classe.

Art. 47.º O pessoal técnico da Direcção Geral das Estradas é o seguinte:

Para o serviço geral:

- 1 Engenheiro, director geral.
- 3 Engenheiros inspectores ou engenheiros civis de 1.ª classe, chefes de circunscrições.
- 1 Engenheiro civil de 1.ª ou 2.ª classe, adjunto do director geral.
- 1 Engenheiro civil de 1.ª classe, chefe da Repartição Técnica.
- 6 Engenheiros civis de 1.ª ou 2.ª classe, para as direcções de estradas dos distritos.
- 24 Engenheiros civis de 2.ª classe para as restantes direcções de estradas dos distritos, chefes de secções ou outros serviços técnicos.
- 48 Engenheiros auxiliares.
- 22 Desenhadores.

106

Para o serviço da comissão de pontes:

- 1 Engenheiro civil de 1.ª classe.
- 1 Engenheiro auxiliar.
- 1 Desenhador.

3

Art. 48.º O pessoal auxiliar da Direcção Geral de Estradas é o seguinte:

- 220 Fiscais de conservação.
- 60 Escriurários, sendo 20 de 1.ª classe e 40 de 2.ª classe.
- 90 Fiscais de construção, sendo 30 de 1.ª classe e 60 de 2.ª classe.
- 30 Serventes.

400

§ único. É extinta a 2.ª classe do quadro de chefes de conservação.

Art. 50.º O pessoal em serviço na Direcção Geral de Estradas perceberá os vencimentos e todos os mais abonos que lhe são atribuídos na legislação vigente.

Art. 51.º Substituir no corpo do artigo a palavra «chefes» por «fiscais» e na tabela anexa as palavras «Directores de circunscrição» por «Chefes de circunscrição».

Art. 52.º Junto da Direcção Geral das Estradas funcionará a Junta Central das Estradas, de que será presidente nato o Ministro do Comércio e Comunicações, assim constituída:

- a) O director geral de estradas, que será o seu vice-presidente;
- b) O professor de estradas e pontes do Instituto Superior Técnico;
- c) Um official superior nomeado pelo estado maior do exército, que poderá ser o director dos Transportes Terrestres;
- d) Um engenheiro delegado dos Caminhos de Ferro do Estado;
- e) Um engenheiro delegado das companhias de caminhos de ferro;
- f) Um engenheiro delegado da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses;
- g) Um engenheiro auxiliar delegado do Grémio Técnico Português;
- h) O chefe da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;
- i) Um representante da Junta Geral do Distrito de Lisboa;
- j) Um delegado da União da Agricultura, Comércio e Indústria;
- k) Um delegado do Automóvel Club;
- l) O engenheiro chefe da Repartição Técnica, que será o secretário.

Art. 54.º Eliminar as alíneas a) e d) e substituir na alínea b) a palavra «vice-presidente» por «presidente».

Finalmente, substituir na tabela anexa II, a que se refere o artigo 15.^a, a li-

nha onde diz: «*Side-cars*, 90\$», por «*Bicicletas*, 6\$».

Sala das sessões da comissão de obras públicas e minas, em 7 de Junho de 1922.

Antbal Lúcio de Azevedo (presidente e relator).

Plínio Silva.

Manuel de Sousa Coutinho.

João Pedro de Almeida Pessanha.

Joaquim Brandão.

Fausto de Figueiredo.

Senhores Deputados.— À vossa comissão de finanças foi presente para dar parecer a proposta de lei n.º 72-C, da autoria dos Srs. Ministros das Finanças e do Comércio e Comunicações, acompanhada do parecer da comissão do comércio e indústria que, nas alterações que apresenta a alguns artigos da proposta, não lhe altera a sua estrutura, mantendo absolutamente as bases essenciais da proposta de lei.

O parecer da vossa comissão de finanças tem apenas de basear-se na parte da proposta que respeita a distribuição de despesa, aquisição de receitas de qualquer natureza.

Assim começaremos pelo artigo 7.º da proposta de lei que especifica que na tabela de despesas do Ministério do Comércio e Comunicações será anualmente inscrita a verba necessária para a conservação das estradas do continente, a cargo do Estado, e no artigo 8.º que se diz que essa verba será fixada pela Junta Central das Estradas, nas condições que na proposta se estabelecem.

Parece que a apreciação dessas verbas pertencerá, na altura própria, à respectiva comissão do orçamento.

A verba de 10:603.000\$, indicada no artigo 9.º, a inscrever no orçamento para 1922 a 1923 do Ministério do Comércio e Comunicações, encontra-se compensada em parte pela verba designada no artigo 13.º da proposta.

O artigo 10.º e suas alíneas trata de empréstimos a realizar, nos termos da lei de 22 de Fevereiro de 1913, pelos seus artigos 11.º e 12.º, que serão cobertos pe-

las verbas de receitas designadas no artigo 11.º da proposta, que, na sua alínea a), indica o imposto anual de trânsito nas estradas, referido no n.º 1.º do artigo 2.º da lei n.º 1:238, de 28 de Novembro de 1921, e na alínea b) o produto de um imposto especial para estradas, a cobrar como adicional a todas as contribuições directas do Estado.

O artigo 12.º da proposta, nas suas alíneas, faz a divisão dos fundos de viação e turismo, criado pelo decreto n.º 7:037, de 17 de Outubro de 1920.

O artigo 14.º visa a considerar como receita mínima do imposto anual de trânsito nas estradas a verba de 4:750.000\$, e o seu § único designa que o excedente seja aplicado ao mesmo fim, isto é, à consignação mencionada na alínea a) do artigo 11.º da proposta.

O artigo 15.º modifica a tabela anexa à lei n.º 1:218.

Os artigos 16.º e 17.º determinam e fixam a forma como devem ser distribuídas pelos anos económicos as verbas do imposto especial, a que se refere o artigo 11.º na sua alínea b), que é assim fixado:

Para cada um dos anos económicos de:

1922 a 1925, 6:000 contos.

1925 a 1928, 9:000 contos.

1928 a 1931, 12:000 contos.

1931 a 1934, 15:000 contos.

1934 a 1937, 17:000 contos.

O § 1.º d'este artigo estabelece o princípio da redução, que será no ano económico de 1937 a 1938 para 15:000 contos, e diminuindo a seguir em cada um dos

anos económicos seguintes até 1943, inclusive, 2:500 contos.

O artigo 18.º prevê que as receitas calculadas possam exceder as despesas previstas e nestes casos estabelece a redução do rendimento.

O artigo 22.º estabelece a inscrição anual no orçamento do Ministério do Comércio para reparação, conservação e construção de estradas iniciadas pelo Estado e não classificadas, a verba de 3:000 contos.

O artigo 24.º discrimina as verbas que no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações para 1922 a 1923 devem ser inscritas para os fins que a proposta tem em vista, indicando o § único deste artigo que elas devem ser inscritas também nos anos económicos seguintes.

O artigo 25.º destina a verba de 30:000 contos a utilizar pelo Governo para ocorrer desde já às despesas com o serviço de estradas, dos 140:000 contos a que se refere o artigo 3.º da lei n.º 1:246, de 29 de Março de 1922, dos quais ficaram reservados 40:000 contos para serem aplicados ao fomento nacional, destinando-se estes 30:000 contos aos fins consignados nas alíneas a), b) e c) do mesmo artigo.

O artigo 47.º estabelece qual deve ser o pessoal técnico da Direcção Geral de Estradas.

O artigo 48.º fixa o pessoal auxiliar.

O artigo 49.º fixa o pessoal privativo do serviço interno das estradas.

O artigo 50.º designa os vencimentos do pessoal da Direcção Geral das Estradas.

O artigo 51.º estabelece o abono mensal especial de função ao pessoal técnico das estradas, com a proibição absoluta de qualquer acumulação, fixando-se na proposta a garantia de 400.000\$ para tal fim.

O § 1.º do artigo 54.º fixa a gratificação a abonar aos vogais das juntas distritais de estradas.

Em tempo. O parágrafo único do artigo 52.º fixa a gratificação a abonar aos vogais da Junta Central das Estradas.

Pôsto isto e descritos os múltiplos artigos que envolvem receitas e despesas, cumpre à vossa comissão de finanças o dever de formular o seu parecer, especificando-o.

A vossa comissão de finanças concorda com a proposta na parte que respeita à sua apreciação obrigatória, com as excepções que passa a expor, sem que essas excepções possam representar falta de concordância absoluta, as quais menciona e manifesta pela obrigação que tem de o fazer.

1.º Quanto à alínea b) do artigo 11.º da proposta, que cria um imposto especial para estradas, a cobrar como adicional às contribuições do Estado, não podendo considerar-se por enquanto o que trarão como encargos do contribuinte as propostas de finanças que vão entrar em discussão, não pode a vossa comissão de finanças definir a sua opinião sobre este imposto especial, confiando, contudo, que é possível que as verbas anuais consignadas na proposta sejam comportáveis com os novos impostos.

2.º Quanto ao artigo 22.º que estabelece a inscrição no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações da verba anual de 3:000 contos, para reparação, conservação e construção de estradas iniciadas pelo Estado, e não classificadas, parece, à vossa comissão, que talvez não fôsse descabido incluir nesta verba os subsídios para auxílio às estradas municipais, fontes e caminhos públicos nos concelhos de maior necessidade dessas obras, sem que estas indicações possam representar falta de acôrdo com a proposta, porquanto parece a esta comissão que a distribuição legítima das verbas respectivas só às entidades técnicas compete.

3.º Quanto ao artigo 25.º, que destina 30:000 contos a serem utilizados pelo Governo para ocorrer desde já às despesas com o serviço de estradas, cuja verba sairá dos 140:000 contos de aumento de circulação fiduciária e caberá dentro dos 40:000 contos que pela lei n.º 1:246, de 29 de Março de 1922, foram destinados para serem applicados ao fomento nacional, cumpre à vossa comissão de finanças o dever de informar a Câmara dos Deputados de que pelo Senado da República foi já votado um projecto de lei que destina, daquela verba dos 40:000 contos, a verba de 21:500 contos destinada à conclusão e complemento de várias linhas férreas do país, cujo projecto já foi relatado por esta comissão de finanças, nesta Câmara,

facto este que virá prejudicar este artigo desta proposta de lei, julgando esta comissão que deve procurar-se obviar a isto inconveniente.

É este o parecer da vossa comissão de finanças sobre a proposta de lei n.º 72-C.

Sala das sessões da comissão de finanças, 28 de Junho de 1922.

Queiroz Vaz Guedes

F. Velhinho Correia (com declarações).

Nuno Simões (com declarações).

Antal Lúcio de Azevedo (com declarações).

M. B. Ferreira de Mira (com declarações).

Mariano Martins.

Carlos Pereira (com declarações).

Lourenço Correia Gomes, relator.

Proposta de lei n.º 72-C

Senhores Deputados. — O estado das estradas de Portugal reclama de há muito providências enérgicas.

Quando se discutiu o Orçamento de 1916-1917, já o actual Ministro do Comércio, então relator do mesmo Orçamento, apresentou um plano de empréstimos para dar remédio à deficiência das nossas estradas e ao estado lastimoso das construídas, mas não logrou fazer-se ouvir, pois a guerra então absorvia todas as atenções. De então para cá, durante longos anos nenhuma providência foram adoptadas para evitar o prosseguimento de tam mau estado de cousas, e, só em 1921, o illustre Deputado Sr. Dr. António Fonseca, sobraçando então a pasta do Comércio, apresentou uma proposta, hoje convertida na lei n.º 1:238, de 28 de Novembro de 1921, fixando um plano de acção immediata acêrca de estradas e autorizando o Governo a contrair um empréstimo de 25:058 contos para a sua reparação em dez anos.

Verifica-se, porém, a insuficiência das verbas destinadas a tais serviços pelo elevado preço dos materiais e mão de obra, e por isso apresentamos à vossa consideração uma proposta de lei pretendendo solucionar de vez o problema.

É necessário encarar de frente esta questão primacial para a nossa economia e desenvolvimento. Se o não fizermos, não teremos dentro em breve no nosso país um palmo de estrada transitável, o que é

fácilmente compreensível desde que se note que, sendo actualmente necessários por ano, para a simples conservação das estradas existentes, 10:603 contos, apenas o Orçamento as dota com 3:050 contos, metade dos quais, aproximadamente, é consumida em salários a cantoneiros.

Antes de mais nada, há necessidade de fixarmos, embora provisoriamente, qual a rede de estradas a cargo do Estado. Desde 1915 que espera aprovação a classificação mandada elaborar pela lei de 22 de Fevereiro de 1913, e que é um trabalho consciencioso, como era de esperar dos engenheiros que a subscrevem. Embora necessite já dalgumas alterações, esse plano de classificação pode servir-nos de base a um trabalho sério, pois que estabelece as malhas principais da rede de estradas a que certamente só haverá de fazer adições e nunca subtracções e a sua aprovação provisória não traz prejuízos a ninguém, pois se logramos concluir aquela rede, que a alguns parecerá diminuta, já muito temos feito, o que não impede que uma cuidadosa revisão, que já propomos, a corrija e complete. De resto, desde que propomos continuar, por emquanto a cargo do Estado, a conservação das estradas em que é actualmente superintende, e que propomos a inscrição de verbas para a reparação e conclusão das estradas não classificadas, ninguém pode, com justiça, considerar-se lesado e isso nos dá a esperança de que

merecerá a vossa aprovação a base que tomamos.

A classificação de 1915 que adoptamos provisoriamente indica-nos que das malhas principais da rede, no total de

14.342:609 quilómetros, ainda há para construir 4:017,183 quilómetros, distribuídos por distritos, conforme o seguinte mapa:

Plano geral das estradas

Distritos	Construídas			Por construir		
	Quilómetros			Quilómetros		
	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total
Aveiro	147,516	397,974	545,490	-	102,203	102,203
Beja	308,221	285,983	594,204	150,692	314,263	464,955
Braga	199,581	417,462	617,223	2,839	71,151	73,990
Bragança	209,631	310,012	519,643	66,517	261,189	327,706
Castelo Branco	295,413	468,268	763,681	-	380,102	380,102
Coimbra	162,992	436,014	599,006	3,463	144,697	148,160
Évora	261,702	187,127	448,829	61,815	243,843	305,658
Faro	219,265	266,247	485,512	16,560	220,419	237,009
Guarda	203,165	357,414	560,579	103,004	289,384	392,388
Leiria	194,899	394,245	591,144	1,40	65,937	67,337
Lisboa	579,556	660,916	1:240,502	43,769	151,650	195,419
Portalegre	147,190	211,444	358,634	435	262,745	263,180
Pôrto	264,991	294,344	559,335	38,851	83,738	122,589
Santarém	391,869	328,331	720,200	37,110	150,461	187,571
Viana do Castelo	221,973	202,835	423,808	26,964	182,818	209,782
Vila Real	268,156	283,571	551,727	74,075	136,063	210,138
Viseu	213,017	499,392	712,409	37,066	291,930	328,996
	4:238,147	6:037,239	10:325,426	664,560	3:352,623	4:017,183

Como nas estradas por construir estão incluídos os lanços em construção em 1915, não pecaremos, a não ser por excesso, tomando o número de 4:000 em vez de 4:017,183 como o dos quilómetros que precisamos dotar. Como actualmente o custo da construção de cada quilómetro é computado em 25.000\$, em média, são precisos 100:000.000\$ para completar aquela rede ou 10:000.000\$ em cada ano, se dividirmos a nova construção por dez anos.

Por outro lado, urge proceder à grande reparação das estradas construídas, cujo estado dia a dia se agrava, reparação que não deverá demorar mais de cinco anos. A extensão que no país necessita dessa grande reparação está calculada em 5:818 quilómetros, assim distribuídos:

Grandes reparações

Distritos	Quilómetros a reparar
Aveiro	401
Beja	212
Braga	252
Bragança	226
Castelo Branco	257
Coimbra	509
Évora	279
Faro	269
Guarda	235
Leiria	439
Lisboa	1:026
Portalegre	169
Pôrto	435
Santarém	431
Viana do Castelo	186
Vila Real	190
Viseu	302
	5:818

Calculado o custo médio das grandes reparações em 18 contos por quilómetro, serão necessários 104:724 contos, ou em cada um dos cinco anos 20:945 contos.

Além destas verbas, absolutamente indispensáveis para pôr em estado transitável a rede geral das estradas, torna-se indispensável proceder cuidadosamente à conservação normal de toda a rede, não regateando verbas para esse efeito, pois o exemplo do passado ensina-nos, infelizmente, quanto custa o desleixo dessa conservação. A despesa é computada para o próximo ano económico em 800\$ por quilómetro, em média, ou para os 13:254,669 quilómetros actualmente a cargo do Estado em 10:603 contos, como já foi dito.

É impossível pedir por enquanto às receitas gerais verbas tam avultadas, e por isso nos propomos pedir ao empréstimo as quantias necessárias para as novas estradas e grandes reparações, como de resto já foi autorizado pela lei de 22 de Fevereiro de 1913. Para fazer face aos encargos desses empréstimos tivemos de criar receita, e a esse fim applicamos, além do rendimento do imposto anual de trânsito em estradas, uma quantia anual cobrada como *imposto especial para estradas* e como adicional às contribuições directas.

Tivemos o cuidado de distribuir as verbas desse imposto de forma a que os encargos do contribuinte fôsem aumentando successivamente com os encargos dos empréstimos e com o maior desenvolvimento que esperamos tenha a vida económica nacional, de que as boas estradas constituem um dos factores primordiais, e estamos certos de que não será mal accito o novo imposto, porquanto o contribuinte sabe de antemão o fim útil a que é destinado, pois que nos empenhámos na nossa proposta em garantir, por vários modos, que os fundos para construção e reparação de estradas não só não possam ter outra applicação, mas ainda que serão proporcionalmente distribuídos por todos os distritos, sem deles poderem ser desviados e fixando-se, logo de início, o modo da sua applicação nos successivos anos. Além disso os encargos indirectos que o mau estado das estradas a todos traz, quer na inutilização de carros, quer na caréstia dos transportes, quer mesmo na dificuldade desses transportes e conseqüente má venda dos productos, são tam pesados, que certa-

mente é menos elevado o imposto que cada um terá de pagar.

De resto, prevê-se a hipótese da melhoria das condições económicas do país permitir diminuir as despesas de construção e reparação e conseqüentemente o valor dos empréstimos, fazendo reflectir essa melhoria na diminuição do imposto.

A fim também de não sobrecarregar em excesso o contribuinte, previmos ainda a hipótese de os orçamentos saldarem com *superavit*, em virtude do aumento das receitas e diminuição das despesas, e propomos para esse caso a redução na cobrança das contribuições da importância do saldo, em relação com o valor do imposto para estradas a cobrar nesse ano, já que não era admissível reduzir directamente o imposto, em virtude de essa receita ficar especialmente consignada aos encargos do empréstimo. No entanto o resultado prático é o mesmo.

Não esqueçamos também as estradas que ficam fora da classificação, pois lhes attribuímos uma quantia de 3:000 contos annualmente, e consignamos o principio de que metade dessa quantia pode ser applicada a auxiliar aqueles que se cotizam para a construção de estradas.

Sobre modo o de fazer a construção e a grande reparação damos incentivo à constituição de sindicatos locais que disso se ocupem, permitindo-lhes applicarem as verbas que economizem, sobre a dotação de determinada estrada, a outra na mesma área e subsidiando esta.

A fim de contribuir para o aperfeiçoamento da instrução técnica das tropas de sapadores de engenharia determina-se na proposta que uma parcela das estradas seja executada todos os anos por essas tropas e reserva-se um têtço dos lugares de chefes de conservação aos sargentos de engenharia que tenham feito dois estágios no serviço de estradas, dando preferéncia para cantoneiros aos soldados nas mesmas condições.

O modo como pela proposta de lei ficam estabelecidas a construção e a grande reparação das estradas, com verbas definidas para todas as estradas e com indicação da successão dos trabalhos, torna indispensável a autonomia que tinha sido concedida à Administração Geral das Estradas, e por isso propomos o regresso a uma organização aproximadamente igual

à anterior à existência dessa Administração. Dando satisfação a reclamações de toda a ordem que têm sido feitas, proíbese aos funcionários técnicos a acumulação do serviço das estradas com outro qualquer serviço público. Atendendo a essa disposição e ainda a que em virtude do aumento de dotação lhes vai ser dada uma grande intensidade de serviço, propomos que a esses funcionários sejam dadas gratificações de função que dalgum modo os compensem. Traz isso um encargo para o Estado, é certo, mas não devemos esquecer de que são importantes as verbas que vamos despendêr e que para o seu bom aproveitamento precisamos de técnicos mais bem remunerados, para que mais se possam interessar pelo problema que se lhes confia.

Dotar o nosso país com a rede de viação ordinária indispensável ao seu desenvolvimento económico é hoje por todos reconhecido como questão inadiável, e se é grande o sacrifício para tal conseguir, não devemos hesitar em fazê-lo, pois que esse sacrifício será largamente compensado pelo aumento da riqueza pública.

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º E aprovado provisoriamente o plano geral das estradas de 1.ª e 2.ª ordem do continente da República, organizado em harmonia com as disposições do artigo 1.º e seus parágrafos, e do artigo 8.º da lei de 22 de Fevereiro de 1913, e anexo à presente lei, da qual fica fazendo parte integrante.

§ único. O Governo fará publicar em seguida à promulgação desta lei um mapa com o desenvolvimento, por distritos, do plano geral das estradas, contendo, em relação a cada uma, todas as indicações convenientes, como a designação dos pontos principais por onde passam, cruzamentos com outras estradas, extensões da parte construída ou em construção, estudada e por estudar e referências às designações correspondentes na classificação anterior.

Art. 2.º O Governo mandará urgentemente proceder à revisão da classificação, que deverá estar concluída no prazo de dois anos.

Art. 3.º A passagem, para cargo dos municípios, dos troços das estradas de

que trata o artigo 7.º da lei de 2 de Fevereiro de 1913, só se efectuará quando esteja fixada a nova rede municipal, a que se refere o artigo 6.º da mesma lei.

Art. 4.º O Governo mandará construir as estradas estudadas e por estudar, que fazem parte da classificação provisoriamente aprovada pelo artigo 1.º, e na totalidade de 4:017,183 quilómetros, num prazo improrrogável de dez anos, devendo em cada ano fazer-se a construção de um décimo das estradas de cada distrito.

§ único. Logo que esteja aprovada definitivamente a classificação das estradas, que é mandada rever pelo artigo 2.º, será correspondentemente rectificado o número de quilómetros a que se refere este artigo.

Art. 5.º Em cada um dos cinco primeiros anos económicos subsequentes à promulgação desta lei proceder-se há à grande reparação de um quinto do número de quilómetros que de tal necessitem nas estradas construídas que fazem parte da classificação a que se refere o artigo 1.º, devendo a mesma reparação ser feita em todos os distritos do continente, proporcionalmente, em cada ano, ao número de quilómetros que dentro desses distritos estejam nas condições citadas.

Art. 6.º Para o efeito da execução dos artigos 4.º e 5.º a Direcção Geral das Estradas mandará proceder, simultaneamente, em todos os distritos do continente:

a) Ao plano de distribuição em dez grupos dos lanços de estradas a construir nos termos do artigo 4.º, por ordem decrescente de interesse para o distrito e para a economia nacional;

b) À verificação do número de quilómetros de estradas classificadas que necessitam de grande reparação;

c) Ao plano de distribuição em cinco grupos dos diversos lanços a reparar das mesmas estradas.

§ 1.º Os planos da distribuição em cada distrito, a que se referem as alíneas a) e c), depois de aprovados pelas respectivas Juntas distritais de estradas, subirão à Junta central para, com os pareceres desta, serem submetidos à aprovação do Ministro, a fim de se fixar, desde o início, a sucessão em que se fará a construção e a grande reparação.

§ 2.º É fixado o prazo de noventa dias,

a contar da data da promulgação desta lei, para a execução do disposto neste artigo e seu § 1.º

§ 3.º Independentemente da aprovação dos planos de distribuição das grandes reparações, e enquanto essa aprovação não se realizar, tomar-se hão como base os números constantes da tabela anexa a esta lei.

§ 4.º Nos termos do parágrafo antecedente é fixado, provisoriamente, em 1:164 o número de quilómetros que no continente receberão grandes reparações no ano de 1922-1923, cabendo a cada distrito a reparação de extensões proporcionais aos números que compõem a tabela a que o mesmo parágrafo se refere.

Art. 7.º Na tabela de despesas do Ministério do Comércio e Comunicações inscrever-se há anualmente a verba necessária para a conservação das estradas do continente actualmente a cargo do Estado.

Art. 8.º A verba a que se refere o artigo 7.º será fixada anualmente pela Junta Central das Estradas.

§ 1.º A fixação será feita tendo em atenção:

a) O número de quilómetros a conservar em cada distrito;

b) O custo da conservação conforme a região.

§ 2.º A fixação será calculada pela junta até 30 de Agosto do ano precedente àquele em que deva vigorar o orçamento em que a verba tenha de ser inscrita.

§ 3.º No orçamento a verba será descrita por distritos.

Art. 9.º Para o ano económico de 1922-1923 será inscrita no orçamento para despesas de conservação das estradas actualmente a cargo do Estado, na extensão de 13:254,669 quilómetros, a verba de 10:603 contos.

§ único. A seguir à promulgação desta lei, a Junta Central das Estradas proporá ao Ministro a distribuição desta verba, proporcionalmente pelos distritos do continente, tendo em atenção as alíneas a) e b) do § 1.º do artigo 8.º

Art. 10.º Nos termos das autorizações concedidas pelos artigos 11.º e 12.º da lei de 22 de Fevereiro de 1913, o Governo contrairá empréstimos:

a) No valor de 20:945 contos em cada ano, durante cinco anos sucessivos, exclusivamente destinados à grande reparação

das estradas que disso carecem, numa extensão total fixada provisoriamente em 5:818 quilómetros;

b) No valor de 10:000 contos em cada ano, durante dez anos sucessivos, exclusivamente destinados à construção dos 4:017,183 quilómetros de estradas por construir que fazem parte da classificação a que se refere o artigo 1.º

§ único. O Governo, de harmonia com as condições económicas do país e com as informações anuais da Junta Central das Estradas sobre o custo previsto de construção e reparação, poderá diminuir as importâncias dos empréstimos a realizar anualmente.

Art. 11.º Ficam expressamente consignados para fazer face aos encargos desses empréstimos:

a) O produto do *imposto anual de trânsito nas estradas* a que se refere o n.º 1.º do artigo 2.º da lei n.º 1:238, de 28 de Novembro de 1921;

b) O produto de um *imposto especial para estradas* a cobrar como adicional a todas as contribuições directas.

§ único. O produto destes impostos dará entrada, à medida que for sendo cobrado, no fundo de viação, não podendo ter outra aplicação senão a consignada neste artigo, e passando em saldo de uns para outros anos económicos.

Art. 12.º O fundo de viação e turismo criado pelo decreto n.º 7:037, de 17 de Outubro de 1920, e a que se refere a lei n.º 1:238, de 28 de Novembro de 1921, é dividido em dois fundos:

a) *Fundo de turismo*, constituído pelo produto das receitas mencionadas no n.º 9.º do artigo 1.º na parte referente a hotéis e nos n.ºs 4.º, 5.º e 6.º do artigo 2.º da lei n.º 1:238 e que será consignado aos serviços do turismo;

b) *Fundo de viação*, consignado aos serviços de estradas e constituído por todas as receitas mencionadas nos outros números do artigo 1.º e do artigo 2.º da mesma lei e pelo imposto especial de estradas mencionado na presente lei.

Art. 13.º O produto das receitas cobradas em execução da lei n.º 1:238, com excepção das mencionadas no n.º 1.º do artigo 2.º e nos artigos 5.º e 6.º da mesma lei, até a importância de 2:800 contos, será considerado como receita geral do Estado como parcial compensação das

verbas inscritas no orçamento de despesa do Ministério do Comércio e Comunicações por forma análoga à prescrita no artigo 24.º desta lei.

Art. 14.º No orçamento de receita será considerada como receita mínima do imposto anual de trânsito nas estradas, a que se refere o n.º 1.º do artigo 2.º da lei n.º 1:238, a importância de 4:750 contos, que será inscrita com a consagração especial mencionada na alínea *a*) do artigo 11.º desta lei.

§ único. A importância cobrada que exceder a mencionada neste artigo será aplicada ao mesmo fim.

Art. 15.º A tabela anexa à lei n.º 1:218 é modificada pela tabela anexa à presente lei.

Art. 16.º O imposto especial para estradas é constituído por uma importância certa para cada ano, repartida proporcionalmente às contribuições directas pagas no continente, e cobrada como adicional às mesmas contribuições.

§ único. Para o cálculo da percentagem a fazer incidir sobre as contribuições directas, tomar-se há o último valor apurado de cobrança das ditas contribuições.

Art. 17.º A importância a distribuir como imposto especial para estradas fica desde já fixada em:

	Contos
a) Para cada um dos três anos económicos de 1922 a 1925	6:000
b) Para cada um dos três anos económicos de 1925 a 1928	9:000
c) Para cada um dos três anos económicos de 1928 a 1931	12:000
d) Para cada um dos três anos económicos de 1931 a 1934	15:000
e) Para cada um dos três anos económicos de 1934 a 1937	17:000

§ 1.º No ano económico de 1937-1938 será a importância reduzida a 15:000 contos, diminuindo de 2:500 contos em cada um dos anos seguintes e deixando de ser paga a partir do ano de 1942-1943, inclusive.

§ 2.º O Governo poderá mandar rever os cálculos antes do começo de cada período mencionado nas alíneas *a*), *b*) e *c*), de modo a pôr a importância do imposto de harmonia com os empréstimos a realizar, nos termos do § único do artigo 10.º

Art. 18.º Logo que em qualquer ano

económico, no Orçamento Geral do Estado as receitas calculadas excederem as despesas previstas, abater-se há no rendimento global das contribuições directas o saldo que se verificar existir, arredondado por deficiência em milhares de escudos.

§ 1.º Estabelecer-se há logo a percentagem que esse saldo arredondado representa em relação à importância, fixada para esse ano, do rendimento do imposto especial para estradas.

§ 2.º O abatimento a que se refere este artigo nunca poderá exceder a importância do imposto especial para estradas, não podendo, portanto, a percentagem a que se refere o § 1.º ir além de 100 por cento.

Art. 19.º Para efeitos de cobrança, em cada conhecimento de contribuições directas, antes de adicionada a quantia do imposto especial para estradas, abater-se há a importância correspondente a uma percentagem sobre a mesma quantia, definida nos termos do § 1.º do artigo antecedente.

Art. 20.º As verbas provenientes dos empréstimos de que trata o artigo 10.º, e consignadas anualmente a cada distrito para construção e reparação das estradas, não podem ser desviadas dessa aplicação.

Art. 21.º O Governo mandará proceder à classificação das estradas dos distritos da Horta segundo o critério adoptado para a classificação das estradas do continente pela lei de 22 de Fevereiro de 1913, e ainda à medição do número de quilómetros construídos que necessitam de grande reparação. Feitos esses trabalhos e calculados os encargos da construção das estradas classificadas ainda por concluir e os da grande reparação, o Governo contrairá empréstimos sucessivos para a conclusão das estradas em dez anos, e para a reparação das existentes em cinco anos, lançando sobre as contribuições directas pagas no mesmo distrito um adicional como imposto especial para estradas, correspondente aos encargos anuais dos respectivos empréstimos menos a importância de 100 contos com que anualmente subsidiará o serviço dos mesmos empréstimos.

Art. 22.º Além das verbas consignadas para conservação, reparação e construção de estradas classificadas, será inscrita anualmente, na tabela de despesas do Ministério do Comércio e Comunica-

ções, a verba de 3:000 contos, destinada a acudir à reparação e conclusão das estradas actualmente iniciadas pelo Estado e não classificadas.

Art. 23.º Sempre que a iniciativa particular, a camarária ou a das juntas gerais dos distritos, ofereça qualquer importância para a conclusão das estradas a que se refere o artigo anterior, o Governo deverá dotar essas estradas com uma verba igual a 50 por cento das quantias oferecidas, até a concorrência de metade da verba inscrita no orçamento, ou seja de 1:500 contos.

§ único. Para os efeitos d'êste artigo as ofertas deverão dar entrada no Ministério do Comércio e Comunicações antes de 1 de Julho de cada ano.

Art. 24.º No orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações serão, no ano económico de 1922-1923, inscritas e devidamente discriminadas as seguintes verbas:

a) Direcção Geral de Estradas, despesas diversas	109.856\$50
b) Conservação e policia de estradas	10.603.000\$00
c) Obras de grande reparação a custear pelo produto de empréstimos	20:945.000\$00
d) Construção de estradas de 1.ª e 2.ª classe a custear pelo produto de empréstimos	10:000.000\$00
e) Construção e reparação de estradas não classificadas	3:000.000\$00
f) Subsídio à Câmara Municipal de Lisboa para conservação da nova área da cidade	5.514\$00
g) Subsídio à Câmara Municipal do Porto para conservação da nova área da cidade	1.389\$50
h) Gratificações de função	400.000\$00
	<hr/>
	45:064.760\$00

§ único. Estas verbas serão igualmente inscritas nos seguintes anos económicos com as revisões previstas nesta lei.

Art. 25.º É o Governo autorizado a utilizar desde já para ocorrer às despesas com o serviço de estradas 30:000 contos dos 140:000 a que se refere o artigo 3.º da lei n.º 1:246, de 29 de Março de 1922, sobre aumento de circulação fiduciária, 40:000 dos quais ficaram reservados para serem applicados ao fomento nacional, utilizando para êsse efeito empréstimos ou suprimentos em capital escudos que o Banco de Portugal lhe faculte nos termos da base A junta à referida lei.

Art. 26.º Os 30:000 contos a que se refere o artigo anterior serão destinados:

a) A fazer face nos orçamentos dos anos de 1922-1923 e seguintes à diferença entre a receita prevista de 2:800 contos mencionada no artigo 11.º desta lei e à despesa prevista nas alíneas a), b), e) e h) do artigo 24.º, se as receitas gerais previstas não fizerem face, sem *deficit*, aos encargos previstos;

b) A suprir a falta de empréstimos emquanto estes se não realizarem;

c) A reforço do fundo de viação na parte não applicada.

Art. 27.º Em regra os serviços de construção e grande reparação das estradas serão dados, em concurso público, por grandes lanços, por forma a promover-se no país a formação de grandes empresas para êsse fim.

Art. 28.º O Governo poderá contratar com quaisquer empresas idóneas a execução de empreitadas gerais de construção e grande reparação.

Art. 29.º Em cada distrito, e mesmo em cada concelho, poderão organizar-se sindicatos de contribuintes, com ou sem representação das juntas de freguesia, dos municípios ou das juntas gerais, destinados à execução das empreitadas de construção e reparação das estradas classificadas que atravessam os mesmos distritos ou concelhos.

§ único. Êsses sindicatos não poderão ser constituídos por menos de cinco pessoas nem por mais de onze, cuja idoneidade será certificada por atestados passados pelas câmaras municipais, pelos administradores do concelho e pelo juiz da comarca.

Art. 30.º Sempre que um sindicato constituído nos termos do artigo antecedente se proponha realizar a construção

ou reparação de qualquer lanço de estrada, deverá assumir a responsabilidade, por seus bens e dos de fiadores idóneos, de que a construção ou reparação se realizará mesmo que exceda as verbas de dotação, e segundo os preceitos estabelecidos pela Direcção Geral das Estradas.

Art. 31.º Os sindicatos que procedendo à construção ou reparação de lanços de estradas classificadas, segundo os preceitos que lhe forem estabelecidos pela Direcção Geral, realizarem economias sôbre as verbas da dotação dos mesmos lanços, poderão ser autorizados a aplicar as verbas excedentes à conclusão de estradas não classificadas, actualmente iniciadas pelo Estado, mediante aprovação prévia do orçamento do novo lanço, e com direito ao subsídio de que trata o artigo 23.º

Art. 32.º Só será permitida a construção ou reparação de estradas por administração depois de por três vezes ter ficado deserto o concurso para a adjudicação de empreitadas, anunciando-se de cada vez em todos os jornais do distrito respectivo e por meio de editais nos concelhos dêsse distrito, mencionando nos anúncios bem claramente as vantagens concedidas aos sindicatos que do trabalho se proponham encarregar.

Art. 33.º Serão estabelecidos prémios aos cantoneiros que melhor conservem os seus cantões, saindo a importância desses prémios das economias realizadas nas despesas de conservação.

Art. 34.º Todos os anos será executada uma parcela da construção ou grande reparação das estradas pelas tropas de sapadores de engenharia, e em harmonia com os recursos em pessoal que esta disponha para aperfeiçoamento da sua instrução técnica.

§ único. A economia que resulta da diferença de salários e os vencimentos e gratificações a atribuir às tropas reverterá a favor do fundo de aquisição de material de engenharia no Ministério da Guerra.

Art. 35.º Entre os lugares de chefes de conservação um terço será reservado aos sargentos de engenharia que, pelo menos, tenham feito dois estágios em serviços de estradas.

Art. 36.º Para os lugares de cantoneiros será motivo de preferência ser praça de engenharia, tendo feito, pelo menos, dois estágios em serviço de estradas.

Art. 37.º Os serviços da actual Administração Geral das Estradas e Turismo, criada pelo decreto n.º 7:037, de 17 de Outubro de 1920, passam a ser exercidos:

- a) Pela Direcção Geral das Estradas;
- b) Pela Repartição de Turismo.

Art. 38.º A Direcção Geral das Estradas, com sede em Lisboa, terá a seu cargo os serviços que pela presente lei lhe são conferidos e todos os que pela legislação anterior, na parte respectiva e ainda não revogada, competiam às antigas Direcção Geral de Obras Públicas e Administração Geral das Estradas e Turismo.

Art. 39.º A Repartição do Turismo volta a ter autonomia administrativa, despachando directamente com o Ministro. A seu cargo continuam, enquanto não forem remodelados, os serviços que actualmente competem à Repartição do Turismo da Administração Geral das Estradas e Turismo.

Art. 40.º Os serviços da Direcção Geral das Estradas dividem-se em internos e externos.

§ 1.º Os serviços internos, enquanto não fôr reorganizado o Ministério do Comércio e Comunicações, são exercidos pelas Repartições de Estradas e Expediente Geral, ficando a cargo da última a parte referente ao pessoal privativo;

§ 2.º O serviço de contabilidade continuará a cargo da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

§ 3.º Os serviços externos são desempenhados por três circunscrições e dezóito direcções distritais de estradas.

a) As circunscrições terão as sedes no Pôrto, Coimbra e Lisboa.

A primeira, denominada do Norte, abrange os distritos de Viana do Castelo, Braga, Pôrto, Vila Real, Bragança e Aveiro. A segunda, denominada do Centro, os distritos de Viseu, Guarda, Coimbra, Castelo Branco, Leiria e Portalegre. A terceira, denominada do Sul, os distritos de Santarém, Lisboa, Évora, Beja, Faro e Horta;

b) As direcções distritais do serviço de estradas terão as suas sedes nas capitais de cada um dos distritos do continente e no da Horta.

Art. 41.º A Direcção Geral das Estradas é exercida por um director geral, engenheiro diplomado, de livre nomeação do Governo, com os vencimentos e rega-

lias correspondentes aos de inspector, mesmo que, sendo do quadro, pertença a outra classe.

§ único. O director geral será coadjuvado nas suas funções por um adjunto da sua escolha, engenheiro de 1.^a ou de 2.^a classe, do quadro das obras públicas.

Art. 42.^o São atribuições da Direcção Geral:

a) Dirigir e fiscalizar todos os serviços, requisitar o pessoal necessário e exercer sobre êle a devida acção disciplinar;

b) Propor o estudo das estradas;

c) Preparar, com a devida antecedência, o plano dos trabalhos a executar em cada ano económico, nos termos desta lei, ouvidas as juntas distritais, e, com o parecer da Junta Central, submetê-lo à aprovação do Ministro;

d) Propor ao Ministro a dotação das estradas não classificadas, e as demais despesas a realizar;

e) Aprovar projectos e orçamentos até a importância de 10.000\$, competindo ao Ministro a aprovação dos que excederem aquela importância;

f) Organizar, por si ou pelas direcções de estradas, os processos de adjudicação de empreitadas de construção e reparação de estradas e respectivas liquidações;

g) Autorizar, por si ou pelas direcções de estradas, a execução de trabalhos e a aquisição de materiais sempre que as importâncias autorizadas não excedam 10.000\$. Até 5.000\$ essa autorização é da competência dos directores de estradas;

h) Aprovar contratos e autorizar pagamentos até 10.000\$, satisfeitos os preceitos legais;

i) Propor ao Governo quaisquer modificações que convenha introduzir nos diplomas legais;

j) Ouvir a Junta Central sobre quaisquer assuntos que interessem aos serviços.

§ único. Os orçamentos até 100.000\$ serão aprovados pelo Ministro e os de importância superior pelo Conselho de Ministros.

Art. 43.^o À Repartição de Estradas compete a centralização dos assuntos tratados pelos serviços externos, a classificação, estudos, projectos, construção, conservação, reparação, arborização e polícia de estradas, distribuição das verbas orça-

mentais, contabilização do fundo de viação, estatística, expediente e todos os demais assuntos relativos a estradas.

Esta Repartição é dirigida por um engenheiro civil de 1.^a ou 2.^a classe e divide-se em duas secções, cada uma das quais a cargo de um engenheiro civil de 1.^a ou 2.^a classe.

Art. 44.^o À Repartição do Expediente competem os serviços relativos ao pessoal, processamento de fôlhas e mais documentos de despesa, cadastro e todos os demais serviços não privativos da Repartição de Estradas.

Esta Repartição terá como chefe um antigo primeiro official do quadro do Ministério e constará igualmente de duas secções, uma de expediente e arquivo e outra de pessoal.

Art. 45.^o As circunscrições compete a fiscalização de todos os serviços a cargo das direcções distritais que constituem a área das mesmas circunscrições. Dirigem-nas engenheiros civis de 1.^a ou de 2.^a classe.

Art. 46.^o As direcções distritais dos serviços de estradas têm a seu cargo os serviços de estudos, construção, conservação, reparação e polícia e arborização das estradas, bem como o expediente e contabilidade respectivos.

§ 1.^o As direcções distritais terão por chefes engenheiros civis de 1.^a ou de 2.^a classe, e os serviços técnicos serão dirigidos por engenheiros civis de 2.^a classe ou engenheiros auxiliares de 1.^a ou 2.^a classe.

§ 2.^o Quando as exigências do serviço o determinem, as secções técnicas poderão ser divididas em sub-secções, dirigidas por engenheiros civis de 2.^a classe ou engenheiros auxiliares, mais modernos do que os chefes de secções.

§ 3.^o A Direcção dos Serviços de Estradas do distrito da Horta poderá ser dirigida por um engenheiro civil de 2.^a classe ou um engenheiro auxiliar de 1.^a classe.

Art. 47.^o O pessoal técnico da Direcção Geral das Estradas é o seguinte:

Para o serviço geral:

- 1 Engenheiro, director geral.
- 3 Engenheiros de 1.^a ou 2.^a classe, directores de circunscrições.

4 Soma e segue.

4 *Transporte.*

- 1 Engenheiro civil de 1.^a ou 2.^a classe, adjunto do inspector geral.
 1 Engenheiro civil de 1.^a ou 2.^a classe, chefe da Repartição de Estradas.
 6 Engenheiros civis de 1.^a ou 2.^a classe para as Direcções Distritais.
 24 Engenheiros civis de 2.^a classe, para as restantes Direcções Distritais, chefes das secções técnicas ou outros serviços técnicos.
 48 Engenheiros auxiliares.
 18 Desenhadores.

 102

Para o serviço da Comissão de Pontes:

- 1 Engenheiro civil de 1.^a ou 2.^a classe.
 1 Engenheiro auxiliar.

 2

Art. 48.^o O pessoal auxiliar da Direcção Geral de Estradas é o seguinte:

- 210 Chefes de conservação.
 60 Escriurários, sendo 20 de 1.^a classe e 40 de 2.^a
 90 Apontadores, sendo 30 de 1.^a classe e 60 de 2.^a
 30 Serventes.

 390

§ único. É extinta a 2.^a classe do quadro de chefes de conservação.

Art. 49.^o O pessoal privativo do serviço interno da Direcção Geral de Estradas é o seguinte:

Superior:

- 1 Chefe de repartição.
 1 Primeiro official.
 2 Segundos officiais.
 4 Terceiros officiais.
 1 Dactilógrafa de 1.^a classe.
 1 Dactilógrafa de 2.^a classe.

 10

Menor:

- 2 Contínuos.
 4 Auxiliares.

 6

Art. 50.^o O pessoal em serviço da Direcção Geral de Estradas perceberá os vencimentos que lhe são atribuídos na legislação vigente. O director geral perceberá os vencimentos, subvenção e ajudas de custo dos engenheiros inspectores do referido corpo, mesmo que, fazendo parte do corpo de engenharia civil, pertença a outra classe.

Art. 51.^o Os engenheiros e os engenheiros auxiliares ao serviço das estradas e os chefes de conservação têm direito ao abono mensal, isento de descontos, das seguintes gratificações de função, que não serão contadas para a limitação de vencimentos:

Director geral	500\$
Directores de circunscricção	450\$
Directores distritais.	400\$
Adjunto do inspector geral	450\$
Chefe da Repartição de Estradas	400\$
Chefes das secções técnicas	360\$
Engenheiros civis de 2. ^a classe, não sendo chefes de secções técnicas	300\$
Engenheiros auxiliares, conforme a classe, 300\$, 250\$ e	200\$
Chefes de conservação	40\$

§ 1.^o A este pessoal é proibida a acumulação doutros cargos do Estado ou das corporações administrativas.

§ 2.^o Inscrever-se há na tabela de despesas do Ministério do Comércio e Comunicações a quantia de 400.000\$ para pagamento das gratificações de que trata este artigo.

§ 3.^o A gratificação de função dada aos chefes de conservação constitui um subsídio para a manutenção de bicicleta, que será isenta do imposto de trânsito.

Art. 52.^o Junto da Direcção Geral dos Serviços de Estradas funcionará a Junta Central das Estradas, de que será presidente nato o Ministro do Comércio e Comunicações, e assim constituída:

a) O director geral, que será o vice-presidente;

b) Os professores de estradas e de pontes da Escola Militar e do Instituto Superior Técnico;

c) O professor de comunicações militares da Escola Militar;

d) Um official superior, nomeado pelo estado maior do exército;

e) O director geral dos Transportes Terrestres;

f) O comandante do regimento de sapadores mineiros;

g) Um representante da Junta Geral do Distrito de Lisboa;

h) O chefe da 8.^a Repartição de Contabilidade Pública;

i) Um delegado da União da Agricultura, Comércio e Indústria;

j) Um delegado das Associações Comerciais de Lisboa e Pôrto;

k) Um delegado das Associações Industriais de Lisboa e Pôrto;

l) Um delegado da Associação Central da Agricultura Portuguesa;

m) Um delegado do Automóvel Clube;

n) O engenheiro chefe da Repartição de Estradas, que será o secretário.

§ único. Os vogais da Junta Central perceberão 15\$ por sessão a que assistam, importância que será paga pela verba de ajudas de custo.

Art. 53.^o São atribuições da Junta Central das Estradas, além das consignadas nesta lei:

a) Dar parecer sobre os processos de adjudicação de empreitadas de construção e reparação de estradas e respectivas liquidações, bem como sobre as aquisições de materiais, sempre que as importâncias a aprovar excedam 10.000\$;

b) Dar parecer sobre o tipo de pavimento e condições técnicas do material a empregar em cada uma das construções e grandes reparações de estradas;

c) Promover a aprovação pelo Governo dos processos de classificação de estradas, nos termos da legislação vigente;

d) Elaborar os regulamentos dos serviços da Direcção Geral e submetê-los à aprovação do Governo;

e) Mandar proceder à marcação de estradas pela forma fixada pela convenção internacional relativa à circulação de automóveis;

f) Apreciar e submeter à aprovação do Governo quaisquer operações financeiras

ou quaisquer medidas de carácter geral que tenham por fim a realização dos necessários fundos ou dos necessários meios para se melhorar a viação ordinária;

g) Consultar sobre quaisquer assuntos referentes a estradas sobre os quais o Governo ou o director geral deseje ouvi-los.

Art. 54.^o Junto de cada direcção funcionará uma junta denominada Junta Distrital de Estradas e constituída por:

a) O governador civil, que será o presidente nato;

b) O engenheiro director, que será o vice-presidente;

c) Um delegado da junta geral do distrito;

d) Um professor de estradas havendo escola técnica superior no distrito;

e) Um delegado do Automóvel Clube;

f) Três representantes da agricultura, comércio e industria, nomeados pelas respectivas associações de classes, havendo-as, ou pelo governador civil não as havendo.

§ 1.^o Os vogais das juntas distritais de estradas perceberão 10\$ por sessão, importância que será paga pela verba de ajudas de custo.

§ 2.^o No distrito de Lisboa não haverá junta distrital, sendo as funções desta desempenhadas pela Junta Central.

§ 3.^o O director da respectiva circunscrição terá sempre o direito de tomar parte nos trabalhos das juntas distritais, ocupando a vice-presidência.

Art. 55.^o São atribuições das juntas distritais, além das consignadas nesta lei, dar parecer sobre os assuntos consignados nas alíneas b), c) e g) do artigo 52.^o, no que respeita às estradas dos respectivos distritos.

Art. 56.^o Fica revogada a legislação em contrário, ficando o Governo autorizado a publicar os decretos, portarias e instruções necessários à boa execução desta lei.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, 2 de Maio de 1922.

Albano Augusto de Portugal Durão.
Eduardo Alberto Lima Basto.

TABELA I

Tabela de grandes reparações a que se refere o § 3.º do artigo 6.º

Distritos	Quilómetros a reparar
Aveiro	401
Beja	212
Braga	252
Bragança	226
Castelo Branco	257
Coimbra	509
Évora	279
Faro	269
Guarda	235
Leiria	439
Lisboa	1:026
Portalegre	169
Pôrto	435
Santarém	431
Viana do Castelo	186
Vila Real	190
Viseu	302
	5:818

Tracção de mais de dois animais Sendo de rodas fixas no eixo mais 20 por cento. 15\$00

Veículos de quatro rodas para passageiros:

Tracção de um animal 10\$00
Tracção de dois animais 15\$00
Tracção de mais de dois animais 20\$00

Veículos de quatro rodas para carga:

Tracção de um animal 12\$00
Tracção de dois animais 18\$00
Tracção de mais de dois animais Sendo de rodas fixas no eixo mais 50 por cento. 24\$00

Motocicletas 20\$00
Motocicletas *side-cars* 50\$00
Side-cars 30\$00

Automóveis para passageiros:

De 12 HP. ou menos 120\$00
De 13 HP. a 24 HP. 180\$00
De 25 HP. a 36 HP. 300\$00
De 37 HP. a 60 HP. 400\$00
De 61 HP. ou mais 500\$00

Camiões ou *camionettes* automóveis:

Com câmaras de ar e protectores:

Até 1:500 quilogramas de carga. 200\$00
De mais de 1:500 quilogramas de carga 250\$00

Sem câmaras de ar:

Até 3:000 quilogramas de carga. 360\$00
De mais de 3:000 até 5:000 quilogramas de carga 700\$00
De mais de 5:000 quilogramas de carga 1.000\$00

Animais de carga de tiro e de sela 6\$00

Veículos de duas rodas para passageiros:

Tracção de um animal 8\$00
Tracção de dois animais 10\$00
Tracção de mais de dois animais 12\$00

Veículos de duas rodas para carga:

Tracção de um animal 10\$00
Tracção de dois animais 12\$00

Carros rebocados:

Como os outros camiões, com 25 por cento de abatimento.

TABELA II

Tabela do imposto de trânsito em estradas a que se refere o artigo 15.º

Animais de carga de tiro e de sela 6\$00

Veículos de duas rodas para passageiros:

Tracção de um animal 8\$00
Tracção de dois animais 10\$00
Tracção de mais de dois animais 12\$00

Veículos de duas rodas para carga:

Tracção de um animal 10\$00
Tracção de dois animais 12\$00

Até 1:500 quilogramas de carga. 200\$00
De mais de 1:500 quilogramas de carga 250\$00

Sem câmaras de ar:

Até 3:000 quilogramas de carga. 360\$00
De mais de 3:000 até 5:000 quilogramas de carga 700\$00
De mais de 5:000 quilogramas de carga 1.000\$00

Carros rebocados:

Como os outros camiões, com 25 por cento de abatimento.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, 2 de Maio de 1922.

Albano Augusto de Portugal Durão.
Eduardo Alberto Lima Basto.