TRIBUNAL ARBITRAL

ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY, LIMITED. E ADMINISTRAÇÃO-GERAL DOS CORREIOS, TELEGRAFOS E TELEFONES CONTRA A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

ACÓRDÃO DE 4 DE MARÇO DE 1961

I — *É princípio consagrado no Direito português o de que o estabelecimento de novas linhas eléctricas aéreas, mesmo para tracção, deve ser feito de modo a não produzir perturbações nas linhas telegráficas e telefónicas pre-existentes.*

II — *A validade deste princípio não depende do emprego de corrente continua ou alterna nas linhas perturbadoras.*

III — *Quando se trate de novas linhas estabelecidas para tracção, a legislação aplicável é a especialmente promulgada para caminhos de ferro electrificados e não a geral dos serviços eléctricos.*

IV — *Os proprietários das linhas causadoras de perturbações respondem pelos prejuizos causados nas linhas perturbadas.*

Acórdão no Tribunal Arbitral:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (que adiante se designará, abreviadamente, por CP) é concessionária de obras e serviços públicos ferroviários, por contrato celebrado com o Estado em 22 de Junho de 1951 e publicado no «Diário do Governo», II série, n.º 156, de 9 do mês seguinte, o qual reproduziu *ipsis verbis* as bases anexas ao Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio do mesmo ano.

De harmonia com esse contrato, a CP estabeleceu planos (que submeteu à apreciação do Governo e este aprovou) para o melhoramento dos serviços de que é concessionária, com aumento de rentabilidade para a CP e benefício para os utentes dos caminhos de ferro.

Em execução desses planos, a CP procedeu à electrificação dos troços Lisboa - Entroncamento e Lisboa - Sintra, das suas linhas férreas. A electrificação foi feita com corrente alterna, à tensão de 25 000 V, 50 períodos por segundo, com retorno pelos carris.

Por virtude desta solução — que é a que dá lugar a maiores induções em traçados de telecomunicações próximos —, os traçados existentes naqueles troços de via férrea ou nas zonas circunvizinhas tiveram de ser deslocados, depois dos necessários estudos, para evitar os efeitos perturbadores e perigosos de tais interferências, tais como prejuízos materiais importantes e graves desastres pessoais por electrocução.

A Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones (adiante denominada, por abreviatura, os CTT) tinha traçados de telecomunicações, aéreos e subterrâneos, uns no próprio terreno do primeiro dos referidos troços de via férrea (Lisboa-Entroncamento), outros adjacentes a esse terreno, ao longo dele ou cruzando-o. Com a electrificação da linha Lisboa-Entroncamento foram afectados, desses traçados, os de altas frequências nos troços Lisboa-Vila Nova da Rainha e no Vale de Santarém, os normais nos troços Lisboa-Carregado e no de Vale de Santarém, e o traçado Alcanhões-Vale de Figueira.

«The Anglo-Portuguese Telephone Company, Limited» (abreviadamente APT), concessionária dos serviços telefónicos, também tinha traçados de telecomunicações, uns aéreos, outros subterrâneos, ao longo dos mencionados troços de linha férrea, e a electrificação destes troços também afectou esses traçados.

Por gentil deferência do Professor Doutor Marcello Caetano, que muito agradecemos, publicamos na íntegra o texto do Acórdão de 4 de Março de 1961 do Tribunal Arbitral que decidiu sobre o litígio, com vista a ser determinado se a CP estava ou não legalmente obrigada a indemnizar os CTT e a APT pelas despesas que foram forçados a fazer com a deslocação dos seus traçados de telecomunicações e, em caso afirmativo, qual seria o montante das respectivas indemnizações.

A pág. 261 do número 11 da ELECTRICIDADE foi publicado um trabalho intitulado: «A electrificação dos caminhos de ferro e as linhas de telecomunicação», de que é autor o Eng. Electrotécnico Manuel Ribeiro da Silva Delgado.

Pretenderam os CTT e a APT que a CP lhes pagasse as despesas que foram forçados a fazer com a deslocação dos respectivos traçados e com os necessários estudos prévios. Não houve acordo a esse respeito, motivo por que as três entidades resolveram submeter o litígio a decisão deste tribunal arbitral, com vista a ser determinado se a CP está ou não legalmente obrigada a indemnizar os CTT e a APT pelas referidas despesas e, em caso afirmativo, qual é o montante das respectivas indemnizações.

Foi estipulado que o tribunal julgue *ex aequo et bono*. No entanto, na acta de fls. 392 e segs. dos presentes autos foi esclarecido pelas partes que a questão de a CP estar ou não estar legalmente obrigada a indemnizar os CTT e a CP deve ser decidida segundo o direito constituído, e não pela equidade, já que a palavra «legalmente», empregada no compromisso ao indicar-se o objecto do litígio, exclui a possibilidade de se fazer julgamento conforme aos árbitros parecer justo, mas que a fixação do montante das indemnizações, no caso de o tribunal entender que há lugar a elas, deve ser feita segundo a equidade quando doutro modo não possa ser feita desde já.

Instalado o tribunal arbitral no 2.º juizo cível da comarca de Lisboa, e ordenado o seguimento dos trâmites do processo ordinário, com ligeiras alterações, os CTT e a APT apresentaram as suas petições para a acção.

Essencialmente, nelas alegaram os factos que constam da primeira parte deste acórdão e outros, tendentes a mostrar que a CP, ao electrificar as linhas férreas, escolheu o sistema mais conveniente aos interesses próprios, sem cuidar de acautelar também os interesses das diversas entidades que na vizinhança tinham traçados de telecomunicações, entre elas as agora autoras, e que depois se recusou a reparar os prejuízos com isso causados; discriminaram os trabalhos e as despesas que tiveram de fazer; e apontaram as razões de direito pelas quais consideram que a CP está obrigada a indemnizá-las.

Terminaram por pedir que se declare a CP obrigada a pagar-lhes as respectivas indemnizações, nos montantes de 3 346 944$35 para os CTT e de 7 273 926$50 para a APT.

Contestou a ré. Em resumo, afirmou que o sistema de electrificação por ela escolhido não podia ter sido outro, visto ser o aconselhado pela técnica; declarou que não tem conhecimento dos trabalhos e despesas feitos pelas autoras, mas que os prejuízos por elas alegados são manifestamente exagerados, tanto mais que elas não aproveitaram todos os materiais dos traçados deslocados, subestimaram os sobejantes e sobrestimaram os que empregaram nos novos traçados e instalações; e sustentou que nenhum dever tem de indemnizar as autoras, quer porque procedeu lìcitamente, em cumprimento do seu contrato de concessão, visando o interesse público e segundo planos aprovados pelo Governo, quer porque as disposições legais invocadas pelas autoras não são aplicáveis ao caso, nem mesmo por analogia, dado o seu carácter excepcional.

Replicaram as autoras e treplicou a ré, mantendo os respectivos pontos de vista.

Seguindo a acção os seus termos, com produção de prova documental e testemunhal, o tribunal respondeu ao questionário sobre a matéria de facto discutida.

Dessa resposta, resulta o seguinte:

a) O sistema de tracção preferido pela CP (electrificação) podia ser utilizado em modalidade diversa da que se empregou (corrente alterna, à tensão de 25 000 V, 50 períodos por segundo, com retorno pelos carris), mas com perda de real vantagem económica para ela;

b) A CP podia ter adoptado um sistema de frequência eléctrica diverso do que adoptou, mas este tinha já então forte preferência da técnica dalguns países;

c) O sistema de frequência eléctrica adoptado pela CP é o mesmo da energia que lhe é fornecida pela Companhia Nacional de Electricidade, e se ela fizesse a transformação dos 50 períodos para 16 2/3 diminuiria, com algum encargo para si, as interferências provocadas nas instalações de telecomunicação pertencentes a terceiros e já existentes;

d) Mesmo utilizando a corrente que adoptou, a CP podia conseguir a diminuição de interferências se empregasse métodos construtivos próprios para esse fim, com encargo que não se pôde determinar;

e) As interferências são provocadas pelo conjunto dos traçados aéreos (da via férrea), do carril e da terra;

f) Os traçados de telecomunicações, ainda que subterrâneos, também estão sujeitos a interferências, mas menores;

g) Se as autoras, em lugar dos seus traçados aéreos, tivessem adoptado os subterrâneos, com cabo armado, ainda se davam interferências, mas com menor intensidade;

h) Os carris, apesar da sua ligação à terra, são sempre percorridos por correntes, sendo difícil determinar a origem principal delas em toda a extensão do carril;

i) Para eliminar interferências no cabo subterrâneo Lisboa-Vila Franca de Xira tiveram os CTT que tomar várias providências, todas elas bastante onerosas;

j) Para o mesmo fim, tiveram que revestir o cabo Lisboa-Porto de uma armadura especial no troço Lisboa-Vila Franca de Xira e noutros percursos próximos da via electrificada ou a electrificar;

l) Em consequência da electrificação da linha férrea Lisboa-Entroncamento, os CTT. tiveram de efectuar estudos da directriz e piquetagem de novos traçados, de construir as variantes, de apear os antigos traçados e de montar cabo de introdução para o traçado de altas frequências;

m) Com os estudos tiveram de dispender 55 410$50;

n) Na construção das variantes tiveram de gastar, em material, 6 675 137$23, despesas estas que, por o material ser recuperável, desvalorizado, algum passados quatro anos e outro passados seis, se reduzirá, afinal, a 1 540 475$71;

o) Importaram em 856 213$30 as restantes despesas que

tiveram de fazer com a construção das variantes (incluindo a montagem do cabo);

p) A despesa que tiveram de fazer com os apeamentos foi de 590 577$20;

q) Como encargos de administração, facturaram os CTT a importância de 304 267$64;

r) Por motivo da electrificação a que a ré procedeu, a APT teve de fazer trabalhos de ensaios de interferências de corrente alterna sobre linhas telefónicas (os constantes do documento de fls. 150) e de gastar com eles a importância líquida de 13 030$90;

s) Em consequência da electrificação da linha férrea Lisboa-Sintra, a APT foi forçada a fazer um novo traçado entre Queluz e Barcarena, a fim de retirar o traçado entre Cacém e Barcarena, e com esses trabalhos fez as despesas constantes do documento de fls. 88, no total líquido de 75 149$30;

t) Também foi forçada a colocar e ligar provisòriamente um cabo aéreo e subterrâneo entre Queluz e Cacém, com o que fez as despesas constantes do documento de fls. 90, no total líquido de 74 579$70;

u) Também teve de fazer os trabalhos para equipamento de filtragem nas Centrais de Sintra, Mem Martins, Rio de Mouro, Queluz, Amadora, Baratã, Belas, Pêro Pinheiro, Barcarena, Albarraque e Sabugo, constantes dos documentos de fls. 92 a 98 e 143 a 148, e de despender com eles, respectivamente, as importâncias líquidas de 34 820$86, 8 888$18, 5 814$30, 45 674$98, 13 181$64, 19 483$02, 8 741$99 7 315$93, 11 742$03, 2 138$48, 2 214$58 e 2 752$88;

v) Também teve de fazer os trabalhos de alteração dos circuitos das linhas de assinantes ligados às centrais de Barcarena, Sintra, Rio de Mouro, Cacém e Queluz, constantes dos documentos de fls. 105, 107, 109, 111, e 113, e de dispender com eles, respectivamente, as importâncias líquidas de 2 326$50, 584$50, 43 895$40, 199 069$30 e 50 759$30;

x) Também teve de fazer os trabalhos de passar e ligar cabos aéreos para Troncas entre Idanha e Baratã, incluindo a sua pupinização (bobinação), trabalhos constantes do documento de fls. 127, e de dispender com eles a importância líquida de 553 677$20;

z) Também teve de fazer os trabalhos de passar e ligar cabos subterrâneos para Troncas entre Queluz e Cacém (via Belas), incluindo a sua pupinização, trabalhos constantes do documento de fls. 128 e 129, e de dispender com eles a importância líquida de 2 060 232$30;

a') Em consequência da electrificação da linha férrea Lisboa-Entroncamento, a APT teve de fazer os trabalhos de equipamento de filtragem nas Centrais de Alhandra, Alverca, Póvoa, Sacavém, Trindade e Via Longa, constantes dos documentos de fls. 99 a 104 e 149, e de gastar com eles, respectivamente, as importâncias líquidas de 16 929$92, 7 804$61, 21 118$60, 17 611$14, 124 184$68 e 1 051$54;

b') Também teve de fazer os trabalhos de alteração dos circuitos das linhas de assinantes ligados às Centrais de Alhandra, Alverca, Póvoa, Sacavém e Lisboa, constantes dos documentos de fls. 116 e 117, 119, 121 e 122, 124 e 125, 138 e 139, e de gastar com eles, respectivamente, as importâncias líquidas de 345 533$30, 12 196$70, 453 665$30, 329 239$40 e 634 762$10;

c') Também teve de fazer os trabalhos de passar e ligar cabos subterrâneos para Troncas entre Via Longa-Alverca e Alhandra, incluindo a sua pupinização, trabalhos constantes do documento de fls. 131 e 132, e de gastar com eles a importância líquida de 1 190 581$60;

d') Também teve de fazer os trabalhos de colocar manilhas, passar e ligar cabos aéreos e subterrâneos para Troncas entre Sacavém, Via Longa e Póvoa, incluindo a pupinização, trabalhos constantes do documento de fls. 135 e 136, e de gastar com eles a importância líquida de 883 174$50;

e') Não se provou que as autoras, por conveniências próprias e nos seus exclusivos interesses, tenham deixado de aproveitar os materiais dos traçados, cuja deslocação fizeram, nem que tenham sobrestimado os materiais que empregaram nos novos traçados e instalações;

f') Também não se fez prova de que a APT tenha subestimado os materiais que sobejaram, de modo a atribuir-lhes preços inferiores aos da sucata e da lenha para queimar;

g') Os CTT, porém, não obstante o material dos traçados antigos, com excepção da sucata, ter sido empregue em novos trabalhos ou ter entrado em armazém a fim de ser utilizado mais tarde, não o valorizaram nem tomaram em consideração nas contas apresentadas nestes autos, por terem entendido que só havia que atender à despesa imediata a que eles foram forçados;

h') O valor desse material dos CTT foi computado pelo tribunal em 900 000$00 (novecentos mil escudos);

i') Os trabalhos de deslocação dos traçados da APT foram efectuados pela forma mais económica e prudente;

j') Não obstante alguma melhoria resultante de os traçados terem, em parte, material novo, portanto de maior duração e de alguns serem agora subterrâneos, dos novos traçados das autoras não resultou, duma maneira geral, melhoria, porque a sua maior extensão provoca abaixamento no atendimento (audição) das transmissões, abaixamento agravado, em relação à APT, pelas unidades de filtragem de correntes induzidas que se tornou indispensável instalar; além disto, os novos percursos dos traçados obrigam, em muitos casos, por dificuldades de acesso, a despesas de conservação mais elevadas;

l') Os antigos traçados de telecomunicação dos CTT, nos troços a que este processo se refere, satisfaziam inteiramente ao fim a que se destinavam, nada impondo ou sequer justificando, de momento, a sua alteração;

m') Da remoção desses traçados não adveio aos CTT, directa ou indirectamente, qualquer proveito, até porque os actuais traçados só servirão durante escassos anos, enquanto não entra em funcionamento o cabo coaxial Lisboa-Porto.

Expostos assim os factos, apreciemo-los à face da lei.

A hipótese versada no presente processo está prevista por legislação especial desde a organização dos serviços postais, telegráficos, semafóricos e de fiscalização das indústrias eléctricas, constante do Decreto com força de lei n.º 5786 de 10 de Maio de 1919.

Ao regular o «estabelecimento e a exploração das indústrias eléctricas para a produção, transformação, transporte ou emprego de correntes eléctricas destinadas à iluminação, à tracção (urbana, suburbana e ferroviária) e, em geral, ao fornecimento e utilização de energia eléctrica para qualquer fim ou serviço que não seja telegráfico ou telefónico e não constitua monopólio do Estado» (art.os 133 e seguintes), dispôs esse diploma, no seu artigo 158, que «as linhas eléctricas aéreas devem ser estabelecidas de maneira que não perturbem as linhas telegráficas ou telefónicas preexistentes, por indução, derivação ou qualquer outra causa. Quando, para prevenir ou fazer cessar qualquer perturbação, for necessário modificar o traçado das linhas telegráficas ou telefónicas preexistentes, será prevenido, pela fiscalização técnica do Governo, o proprietário, concessionário ou explorador da linha perturbadora de que o Governo vai mandar proceder aos trabalhos precisos por conta do mesmo proprietário, concessionário ou explorador».

Define-se assim o dever dos proprietários das linhas eléctricas aéreas estabelecidas de novo, de não perturbarem as linhas telefónicas e telegráficas preexistentes. E punha-se a seu cargo a responsabilidade pelas despesas que resultassem dos trabalhos que, para prevenir ou fazer cessar qualquer perturbação, fosse necessário fazer a fim de modificar o traçado das linhas perturbadas.

E tais normas aplicavam-se às linhas eléctricas estabelecidas ou exploradas para tracção, quer esta fosse urbana, suburbana ou ferroviária e sem distinção dos tipos de corrente eléctrica empregada.

Como, pelo Decreto com força de lei n.º 11 898 de 12 de Julho de 1926 tivessem passado para a Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro as atribuições relativas à fiscalização do estabelecimento e da exploração das instalações eléctricas das empresas ferroviárias, em seguimento à electrificação do primeiro troço de linha férrea em Portugal, o de Lisboa-Cascais, entendeu-se conveniente publicar um «Regulamento para o estabelecimento e segurança das instalações eléctricas que interessam os serviços de caminhos de ferro», o qual veio a ser aprovado pelo Decreto com força de lei n.º 17 106 de 29 de Junho de 1929, ainda hoje em vigor.

Segundo o artigo 1.º desse regulamento, as suas disposições são aplicáveis «a todas as instalações eléctricas privativas das empresas concessionárias de caminhos de ferro e bem assim às instalações interferentes com os serviços de caminhos de ferro, na parte em que se verifica essa interferência». Há, porém, uma parte III do diploma que é consagrado às «disposições relativas à tracção eléctrica por corrente contínua» e é aí, na secção referente à «Carris», que se encontra o artigo 13.º, cujo corpo e § 2.º rezam assim:

«No caso de os carris serem utilizados como condutores de retorno da corrente, todas as medidas deverão ser tomadas para impedir efeitos nocivos da mesma sobre massas metálicas próximas. Além das prescrições que se seguem deverão ser adoptadas as medidas que, para cada caso, vierem a ser reconhecidas como necessárias para obstar a esses efeitos».
«§ 2.º — Estas prescrições visam principalmente a proteger circuitos telefónicos, telegráficos e de sinalização unifilares. No caso de haver necessidade de alterar por qualquer modo os referidos circuitos, para os subtrair à influência perturbadora, a Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro entender-se-á com a entidade a quem incumba oficialmente a fiscalização dessas linhas no sentido de serem feitos os trabalhos necessários para cessar a perturbação, não podendo os seus proprietários opor-se à sua realização e sendo as despesas de conta de quem originou a necessidade das modificações a realizar.»

Neste § 2.º, como se vê, mantém-se a doutrina do art.º 158 do Decreto n.º 5786.
Acerca da aplicabilidade de tal preceito à hipótese levantaram-se duas dúvidas principais.
A primeira é suscitada pelo facto de ele se encontrar incluído entre as disposições relativas à tracção eléctrica por corrente contínua, quando a electrificação das linhas que originaram os prejuízos de que o Tribunal tem de ocupar-se foi feita em corrente alterna.
Sendo (argumenta-se) princípio geral do Direito Português, em matéria de responsabilidade extracontratual, o de que esta só nasce em virtude da prática de um facto ilícito por culpa de quem através dele haja causado o prejuízo no património alheio, toda a norma que contrarie essa regra geral tem de ter-se por excepcional o que impede, nos termos do art.º 11.º do Código Civil, a sua aplicação a qualquer caso que não esteja especificado na própria lei que a contenha.
Por conseguinte, se a norma do art.º 13 do regulamento aprovado pelo Decreto-lei n.º 17 106 está incluída na parte desse diploma que se refere à tracção por corrente contínua, não é legítimo aplicá-la analògicamente à tracção por corrente alterna.
Esta argumentação, porém, não procede. O princípio da responsabilidade do proprietário da linha eléctrica perturbadora, na exploração ferroviária, pelos prejuízos causados em virtude de interferências nas linhas telegráficas e telefónicas preexistentes, aparece-nos como integrado no sistema especial da regulamentação jurídica do licenciamento e fiscalização das instalações eléctricas. Ora quer esta regulamentação, quer a do estabelecimento e da exploração dos caminhos de ferro, que são serviços públicos característicos, pertencem sem sombra de dúvida ao Direito Administrativo, em cuja doutrina não é possível afirmar com segurança que subsiste como regra geral em matéria de responsabilidade a concepção clássica que a fazia assentar nos três elementos, dano, facto ilícito e culpa.

Mas ainda quando se quisesse permanecer no campo do Direito Civil haveria que reconhecer estar-se, quanto à electricidade, na presença de uma legislação especial, com normas especiais e não excepcionais, pois contemplam grandes zonas de relações jurídicas por modo uniforme e não meros casos concretos ou situações particularizadas que haja conveniência de regular de modo oposto ao que se adopta para o comum, não existindo quanto às leis especiais a mesma objecção ao emprego da analogia que surge para as normas excepcionais.

Admitindo, porém, sem conceder, que o art.º 13.º contivesse uma norma excepcional, a excepção estaria aberta à regra geral da responsabilidade civil por facto ilícito, mas para os casos em que seja necessário proteger circuitos telefónicos, telegráficos e de sinalização unifilares («estas prescrições visam principalmente a proteger...» etc.) quando, nos caminhos de ferro electrificados «os carris sejam utilizados como condutores de retorno da corrente».

É esta utilização dos carris que, segundo se depreende da própria colocação do art.º 13.º na secção II da parte III do regulamento, constitui a razão técnica da inserção do preceito essencialmente jurídico entre as prescrições relativas à tracção por corrente contínua.

Ora na hipótese vertente os carris são justamente utilizados como condutores de retorno da corrente alterna, nada havendo, segundo se provou no decorrer do processo, que pudesse justificar um procedimento diverso nesta matéria, nos dois tipos de tracção, por corrente contínua ou alterna.

A única diferença existente é de que a corrente alterna a 50 períodos provoca interferências muito mais fortes e longínquas do que os outros sistemas de alimentação da rede, o que poderia conduzir à exigência de mais severas medidas de precaução e à imposição de mais pesadas responsabilidades a quem a adoptasse sem ter tomado as providências possíveis para acautelar os bens alheios dos prejuízos eventuais.

A norma do art.º 13.º mesmo quando excepcional, que não é, contemplaria precisamente o caso dos autos, pois nos seus termos literais, no seu espírito e no seu objectivo não se descortina razão que a restrinja à tracção por corrente contínua, nem tampouco interesses a esta ligados são essencialmente diversos dos que emergem de outras formas de tracção eléctrica.

O público não distingue os tipos de corrente usados nas linhas de Cascais e de Sintra: nas relações jurídicas entre as empresas concessionárias e terceiros esse pormenor não pode ter relevância, e seria chocante que o mesmo problema de direito surgido em dois locais da cidade de Lisboa — por hipótese, um em Algés, outro em Benfica —, por efeito da tracção eléctrica ferroviária, tivesse soluções radicalmente opostas por virtude de um pormenor técnico insignificativo para o comum das pessoas, o tipo de corrente empregado.

Não se encontra, aliás, o princípio do art.º 13.º do regulamento em aberta contradição com os princípios basilares do nosso sistema jurídico, mesmo deixando de lado sectores tão extensos e socialmente relevantes onde prepondera a responsabilidade fundada no risco de exercício de uma actividade lucrativa ou cómoda, como são os dos acidentes de trabalho e de viação, para nos atermos ùnicamente ao Código Civil.

Na verdade, é o art.º 14.º deste Código que, contemplando as próprias actividades lícitas e prescrevendo uma regra de suprimento das lacunas legislativas, estabelece que «quem, exercendo o próprio direito, procura interesses deve, em colisão e na falta de providência especial, ceder a quem pretende evitar prejuízos».

Quem toma, pois, a iniciativa de proceder a alguma transformação na mira de obter maiores interesses, ainda que legítimos, deverá suportar os prejuízos que resultem do seu acto, praticado sem as precauções indicadas, para quem por efeito directo dessa iniciativa seja lesado. *Ubi commoda, ibi incommoda.*

A segunda dúvida que surgiu acerca da aplicabilidade do preceito do art.º 13.º do regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17 106 provém da circunstância de por Decreto-Lei n.º 26 852 de 30 de Julho de 1936 ter sido aprovado o regulamento de licenças para instalações eléctricas, em cujo artigo 50.º § 2.º, continuando embora a reconhecer-se a responsabilidade do proprietário da linha de energia pelas perturbações causadas nos traçados telegráficos e telefónicos preexistentes, se regula em termos novos a sua efectivação, suportando os CTT um terço das despesas resultantes das modificações que sejam necessárias para fazer cessar a perturbação.

Tal regulamento, porém, segundo o seu art.º 1.º, tem por fim fixar as normas a seguir para o licenceamento de todas as instalações destinadas a produção, transporte, transformação, distribuição ou utilização de energia eléctrica «*que se encontrem sujeitas à fiscalização da Repartição dos Serviços Eléctricos*» (hoje Direcção-Geral).

Ora os caminhos de ferro electrificados, em 1926 incluídos no âmbito da jurisdição da Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro, nessa situação se encontravam em 1936, e ainda hoje se acham subtraídos à fiscalização da Direcção-Geral de Serviços Eléctricos. De facto, tendo pelo Decreto-Lei n.º 38 247 de 9 de Maio de 1951 sido criada a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, em substituição das antigas Direcções-Gerais dos Serviços de Viação e de Caminhos de Ferro, então extintas, ficou a competir à Direcção dos Serviços de Exploração e Material, pela Repartição de Material, a fiscalização dos caminhos de ferro eléctricos, tanto no respeitante às instalações empregadas na exploração, como no que respeita à tracção eléctrica e centrais geradoras (art.º 3.º, n.º 3.º, alínea *b*).

Não é, por conseguinte, o regulamento de 1936 aplicável directamente à hipótese. Mas haverá maioria de razão para integrar a lacuna da lei, se lacuna existisse, por esse regula-

mento em vez do regulamento aprovado pelo decreto n.º 17 106?

Em favor dessa solução argumenta-se que sendo mais recente o regulamento de 1936 as suas fórmulas representam um conceito de justiça e de ponderação dos interesses em presença mais próximo das realidades actuais e dos critérios vigentes, pelo que deveria ser preferido.

Mas, em boa verdade, o que teríamos era a opção arbitrária por uma lei que ela própria se declara inaplicável a este sector de relações (a exploração ferroviária electrificada) e cujo artigo 50 considera uma hipótese totalmente diferente da nossa. Esse artigo contempla qualquer espécie de instalações eléctricas, prevendo, para fazer cessar as perturbações por «uma linha construída segundo os preceitos regulamentares relativos a interferências» e cujo traçado haja sido licenciado e fiscalizado com intervenção dos CTT nos termos dos art.os, 18.º § 3.º e 44 do regulamento, a própria alteração do traçado da linha perturbadora.

Ora, no caso vertente, a catenária tem traçado forçoso, o da linha férrea, e no seu projecto e montagem não intervieram os CTT, na forma prevista pelos referidos art.os 18, § 3.º e 44. Como optar, portanto, por este diploma em detrimento de outro que justamente contempla as interferências causadas por caminhos de ferro electrificados em que o carril seja utilizado como condutor de retorno da corrente?

Por estes motivos, entende o tribunal arbitral que à hipótese é aplicável o art.º 13.º do Regulamento para o estabelecimento e segurança das instalações eléctricas que interessam os serviços dos caminhos de ferro e cujo parágrafo segundo dispõe que as despesas a fazer com as alterações dos circuitos telegráficos e telefónicos tornadas inevitáveis para os subtrair às influências perturbadoras do sistema da tracção eléctrica ferroviária com retorno da corrente pelos carris são da responsabilidade de quem originou a necessidade das modificações a realizar.

Definida, assim a responsabilidade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, resta apurar quais as indemnizações a pagar às autoras.

A autora Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones pediu no processo, a título de despesas feitas por virtude da necessidade de subtracção dos seus traçados às interferências das linhas férreas electrificadas, a importância total de 3 346 944$35.

Deu, porém, o Tribunal por provado que os CTT, não obstante terem empregado em novos trabalhos ou arrecadado em armazém para utilizações futuras muito material dos traçados que foram forçados a levantar, não o valorizaram nem tomaram em consideração nas contas que constam dos autos.

Pensavam os CTT que contabilizando o material empregado nos novos traçados apenas pelo valor correspondente à depreciação provável nos anos que eles vão estar montados até à entrada em serviço do cabo co-axial Lisboa-Porto, tinham feito tudo o que era de esperar deles, uma vez que os traçados antigos seriam em qualquer caso apeados logo que o referido cabo entrasse em serviço.

O Tribunal, porém, entende que se o material dos traçados antigos tem um valor de uso e ficou de posse da autora não é justo que a ré tenha de pagar o custo integral dos traçados novos, mesmo só quanto à usura do material neles empregado. Se fosse possível pegar nos traçados antigos e deslocá-los devidamente montados de um sítio para o outro, tudo quanto a CP teria de pagar era o serviço da mudança, o prejuízo do material que nela se inutilizasse e os troços a construir por virtude de acrescentamentos a fazer. Esse tem de ser o critério a empregar no cálculo da indemnização e por isso se deduzirá, da importância de 1 540 475$71 pedida pelos CTT à conta do material empregado nas variantes, a importância de 900 000$00 em que foi computado o valor do material recuperado dos traçados antigos.

Quanto aos encargos de administração que os CTT facturaram, adicionando a todas as contas das despesas feitas a percentagem usual, o Tribunal, reconhecendo embora que é prática corrente na elaboração de orçamentos de obras e na facturação dos trabalhos realizados em sua execução a inclusão dessa verba, não considerou no presente caso comprovada a efectividade da despesa e só as despesas efectivamente feitas manda a lei que sejam indemnizadas.

Pretendeu também a ré que fosse tido em conta o facto de alguns troços dos traçados dos CTT correrem em terrenos da CP, alegando que, nessas extensões assistia a esta o direito de fazer o que muito bem entendesse desde que estivesse no exercício do direito de transformação integrado em todo o direito de propriedade e particularmente ressalvado nestes casos pelo § 2.º do art.º 124.º do Decreto lei n.º 5786, regulamentado pela portaria n.º 6963 de 20 de Novembro de 1930, norma 17.ª § 3.º.

Diz o citado § 2.º do artigo 124.º que «os proprietários de terrenos ou edifícios a que se refere o § 1.º (onde sejam colocados fios condutores de linhas telefónicas e telegráficas), terão sempre o direito de fazer quaisquer obras de reparação, construção, reconstrução ou ampliação que julgarem convenientes, mesmo quando tais obras exijam o afastamento ou remoção dos fios, sem que devam por tal facto qualquer indemnização ao Estado, devendo este, para aquele efeito, ser prevenido com antecedência de três dias, pelo menos».

E na norma 17.ª da portaria n.º 6963, depois do parágrafo 1.º permitir ao Governo que aproveite os caminhos de ferro que sejam do domínio público para estabelecer linhas do Estado, esclarece o § 3.º que nesse caso o caminho de ferro terá sempre o direito de fazer quaisquer obras de reparação, construção, reconstrução ou ampliação que julgar convenientes, mesmo quando tais obras exijam o afastamento ou a remoção dos fios, sem que deva por tal facto qualquer indemnização ao Estado, devendo este, para aquele efeito, ser prevenido com a antecedência de três dias pelo menos.

Da leitura destas disposições resulta claramente que o que se pretendeu regular foi o regime das servidões criadas às coisas servientes pelas linhas telegráficas e telefónicas, e que quanto às linhas eléctricas, em geral, se encontra também no art.º 52.º do Decreto-Lei n.º 26 852.

Mas na hipótese vertente não houve pròpriamente obras nos terrenos da CP, ou, se assim se quisesse considerar os trabalhos da electrificação, haveríamos de concluir que tais obras não exigiram nem de facto determinaram, por si sós, o afastamento ou a remoção dos traçados telegráficos e telefónicos.

A necessidade deste afastamento não foi sentida pelo proprietário dos terrenos onde os traçados se apoiavam e sim pelos donos destes últimos em consequência de interferências causadas pela energia conduzida na catenária.

Estamos, portanto, perante hipótese diferente da contemplada nos preceitos citados. E assim o considerou em devido tempo, certamente, a própria ré, que não invocou os preceitos agora citados para fazer as notificações por eles exigidas com a antecipação minima de três dias, nem especificou as extensões onde tal se tivesse produzido.

Deste modo, deve a Companhia Portuguesa pagar à Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefónes a indemnização de 2 142 676$71, que é a soma das verbas cujo dispêndio se considerou provado.

Quanto à autora The Anglo-Portuguese Telephone Company Ltd., pede a indemnização total de 7 273 926$50. As despesas em que se fundamenta o pedido foram dadas pelo Tribunal como provadas e não se levantaram dúvidas sobre a legitimidade da sua inclusão no cômputo da indemnização pedida, pelo que o Tribunal julga a CP obrigada ao pagamento na totalidade dela.

As custas deste processo serão pagas tendo em atenção o estipulado nas cláusulas sétima e oitava do compromisso arbitral.

Lisboa, 4 de Março de 1961.

Eduardo de Sousa Monteiro

Marcello Caetano

Afonso Rodrigues Queiró. (Vencido). O Decreto n.º 5786, de 10 de Maio de 1919, e o Decreto com força de lei n.º 17 106, de 29 de Junho de 1929, não encararam (o primeiro tácita e o segundo expressamente) senão o sistema de tracção eléctrica por meio de corrente contínua, o único então usado e recomendado pela técnica. Quer no preâmbulo do Decreto com força de lei n.º 17 106 quer no articulado do Regulamento aprovado por este Diploma, esta restrição é sublinhada e acentuada. Não pode, portanto, pôr-se em dúvida que o preceito do § 2.º do artigo 13.º deste Regulamento, segundo o qual as despesas com os trabalhos necessários para cessar a perturbação nos circuitos telefónicos, telegráficos e de sinalização unifilares adjacentes à linha perturbadora são de conta de quem originou a necessidade das modificações a realizar, teve em vista dispor exlusivamente para o caso de interferência nas telecomunicações, resultantes de electrificação com corrente contínua.

Este preceito contraria o princípio geral da irresponsabilidade por actos lícitos (princípio que é comum ao direito privado e ao direito público português). Surge, por assim dizer, ao arrepio do princípio do nosso direito segundo o qual a responsabilidade civil pressupõe um acto ilícito e culposo. O seu carácter anómalo ou excepcional parece-nos, consequentemente, manifesto.

A tese que fez vencimento confunde, em nosso modo de ver, ao considerar esta disposição uma disposição especial e não uma disposição excepcional, preceitos individuais com preceitos excepcionais, e parte do princípio, que reputamos menos exacto, de que o direito especial não pode ser excepcional, isto é, contrário a um ou mais princípios gerais. Ora a verdade comummente reconhecida é que o direito especial pode ser e é muitas vezes excepcional. É isto que justamente sucede com o dispositivo em causa: sem embargo de as normas do Regulamento aprovado pelo Decreto com força de lei n.º 17 106 serem normas especiais (por serem relativas a classes especiais de pessoas, coisas e relações), são também, algumas delas pelo menos e muito particularmente a do § 2.º do seu artigo 13.º, anómalas, singulares ou excepcionais.

Entende-se, geralmente, que as normas excepcionais são insusceptíveis de extensão analógica: *jus singulare non est producendun ad consequentias; non debet in argumentum trahi*. Nesse sentido é também o nosso Código Civil (artigo 11.º). Há, porém, quem seja de parecer que não é lícito, mesmo ante uma norma como esta do Código Civil Português, empregar mecânicamente o argumento *a contrario*, cumprindo antes verificar se, sem sacrificio do princípio geral, que subsistirá embora com mais restrito âmbito de aplicação, não será o caso de se dever estender a estatuição excepcional a mais alguma ou algumas hipóteses que requeiram, por identidade ou maioria de razão, igual tratamento.

Pois muito bem. Ainda quando, mesmo perante a letra do artigo 11.º do nosso Código Civil, devêssemos (como devemos) perfilhar este cânone integrativo, supomos que se não impunha, na hipótese vertente, a aplicação analógica do disposto no § 2.º do artigo 13.º cit. às despesas com os trabalhos de modificação e mudança dos traçados de telecomunicações paralelos ao caminho de ferro, tornados necessários com a electrificação pelo sistema de corrente alterna à tensão de 25 000 V, 50 períodos por segundo. E isto porque a posição dos interesses em presença não é a mesma no caso da electrificação com corrente contínua, que é o caso para que temos norma, e no caso da electrificação com corrente alterna à tensão de 25 000 V, 50 períodos por segundo, que é o caso que se nos apresenta como omisso. Com efeito, a solução da corrente alterna à tensão e com a frequência apontadas é a que produz maiores induções em traçados de telecomunicações próximas e a que deter-

mina, portanto, maiores despesas com os trabalhos de modificação e mudança desses traçados. O gravame financeiro daí resultante, em comparação com aquele que resulta da utilização do sistema da corrente contínua, é muito mais elevado. Ora é bem sabido que as legislações em geral, compreendendo a nossa, tiram frequentemente consequências do facto de ser muito elevado o gravame financeiro que recairía sobre quem no exercício de um direito e na prática de uma actividade lícita causa danos a outrem, se tivesse de compensar o lesado por todos os prejuízos sofridos. Essas consequências são as seguintes: denegação de indemnização aos lesados ou redução do seu montante. Soluções desta ordem são mais naturalmente adoptadas nos casos em que os prejuízos derivem de obras ou empreendimentos de grande interesse para a comunidade — de obras ou empreendimentos de custo muito elevado, que não convém onerar mais ainda, sob pena de se não fazerem ou de só se virem a fazer demasiado tarde. Ainda que à custa de algumas «injustiças», o progresso não deve ser detido, sendo elas, como dizem os franceses, «la rançon du progrès».

Considerando estas razões, foge-nos a tentação de estender por analogia à hipótese *sub judice* a norma do § 2.º do artigo 13.º cit. A pretendida semelhança entre a hipótese regulada neste preceito e a hipótese que nos ocupa não respeita à posição dos interesses em conflito, antes simplesmente ao facto exterior e de por si mesmo insignificativo de em ambas se tratar de prejuízos resultantes de obras de electrificação de caminhos de ferro. Este facto não conduz, só por si, a que seja de igual oportunidade e de igual justiça a aplicação a ambos os casos do juízo de valor sobre os interesses em conflito perfilhado pela norma do § 2.º do artigo 13.º. Não é de modo nenhum seguro, em nosso parecer, que o legislador, se tivesse previsto o nosso caso, o disciplinaria em termos semelhantes aos do referido parágrafo. Uma vez que o juiz, ao estender uma norma por analogia, não faz, fundamentalmente, senão aquilo que o legislador presumìvelmente teria feito, se tivesse presente um dado conflito de interesses, nada mais é necessário considerar para concluirmos pelo não-prolongamento da estatuição do § 2.º do artigo 13.º, em referência, à hipótese que nos ocupa.

Se algum preceito hovesse que aplicar-se por analogia ao caso *sub judice*, não seria, segundo cremos, o do § 2.º do artigo 13.º, cit., seria, sim, antes, o § 3.º do artigo 50.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26 852, de 30 de Julho de 1936 (Regulamento de licenças para instalações eléctricas). Este Regulamento abrange, entre muitas outras instalações, as instalações da rede primária de transporte de energia eléctrica, cuja tensão é oito e mais vezes superior à utilizada pela compromitente CP, e cuja frequência é, como no caso da corrente utilizada por esta empresa, 50 períodos por segundo. Não obstante as induções desta rede primária serem, portanto, da ordem das produzidas pela rede da CP nas telecomunicações próximas, e embora o concessionário dela tenha normalmente possibilidade de afastar as linhas de transporte dos traçados de telecomunicações, o legislador de 1936 reduziu a dois terços das despesas com mudanças e modificações a responsabilidade do concessionário. Em face disto, pareceu-nos que, por maioria de razão, a CP não deveria nunca ser responsabilizada por mais que dois terços das despesas que a electrificação das suas linhas originou. Se uma extensão analógica se impõe, não é da norma do § 2.º do artigo 13.º, já tantas vezes citado — será antes a da norma do § 3.º do artigo 50.º do Regulamento de licenças. A posição dos interesses num e noutro caso é a mesma ou muito semelhante. Compreende-se, por isso, que as soluções sejam, para ambos, idênticas. Não cremos que possa constituir obstáculo a esta identidade de soluções o facto de na instalação da CP os carris serem utilizados como condutores de retorno da corrente — coisa que evidentemente não sucede na instalação da rede primária de transporte. Essa circunstância reputamo-la perfeitamente indiferente na determinação da solução a dar à hipótese dos autos. O mesmo se diga do facto de o Regulamento de licenças se referir a instalações sujeitas à fiscalização da Repartição (hoje, Direcção-Geral) dos Serviços Eléctricos, enquanto as instalações de electrificação da CP se encontram sob a fiscalização da Direcção-Geral de Transportes Terrestres: parece-nos manifesto, com efeito, que tal circunstância não tira nem põe para efeito de aconselhar ou desaconselhar a aplicação analógica do preceito em questão.

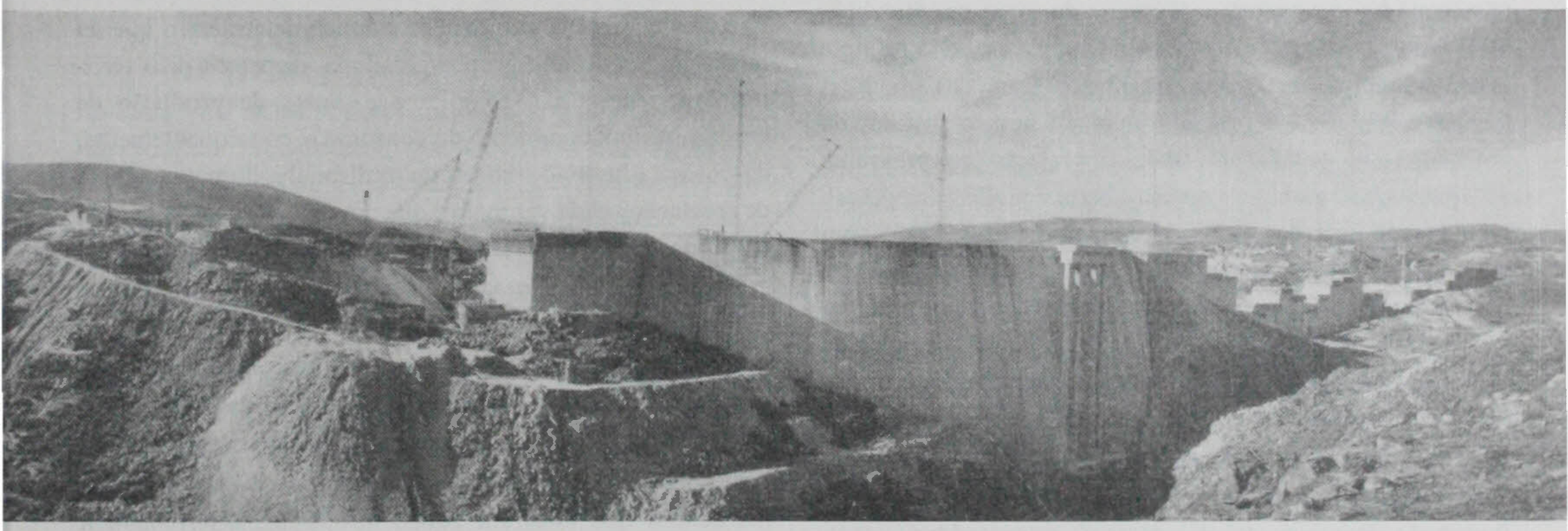
Seria esta, no limite, a solução para que nos inclinaríamos. A verdade, porém, é que só a solução da irresponsabilidade total da compromitente CP satisfaz o nosso espírito, por todas as razões já apontadas a ainda porque a legislação de 1919 e 1929 não é, *de jure condendo*, uma legislação razoável. Não foi, com efeito, por acaso que os CTT e a APT construíram os seus traçados próximo do caminho de ferro e paralelamente a ele: fizeram-no, em geral, para beneficiar dele como via de acesso na construção e conservação deles. Procedendo assim, é justo que suportem as despesas emergentes do facto de os caminhos de ferro evoluírem tècnicamente, passando das formas clássicas da tracção (incluindo a tracção eléctrica por corrente contínua) às formas modernas ou actualizadas da tracção eléctrica por corrente alterna, técnica (e econòmicamente) mais recomendáveis. Levantando ou implantando os traçados ao longo da via férrea, por conveniência própria, os CTT e a APT assumiram um risco: o risco de terem de os mudar ou proteger à sua custa. Esta é que nos parece a solução mais razoável. Uma solução como a da legislação de 1919 e 1929, não sendo recomendável *de jure condendo*, não deve, segundo o ensinamento da doutrina, estender-se, por isso mesmo, a hipóteses diferentes daquela para que foi estabelecida.

Para nós, a hipótese vertente estava, por conseguinte, tudo somado, abrangida pelo princípio geral da irresponsabilidade civil por danos causados por quem exerce direitos ou pratica

actos lícitos. Só o legislador podia dispor de modo diferente e, já agora, apenas *ex «post factum»*, em regulamento paralelo ao já envelhecido, e pràticamente atingido de morte natural, de 1929, sobre electrificação ferroviária por corrente contínua, ou então em diploma especial, referente exclusivamente à matéria da responsabilidade pelos prejuízos emergentes da electrificação de corrente alterna.

Pareceu-nos, por último, que, a querer-se fazer aplicação directa ou analógica do § 2.º do artigo 13.º do Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 17 106 ao caso vertente, cumpriria entendê-lo sem prejuízo do disposto no § 2.º do artigo 124.º do Decreto n.º 5786, de 10 de Maio de 1919, e no § 3.º da norma 17.ª da Portaria n.º 6963, de 20 de Novembro de 1930. Se a construção empreendida pela CP não exigiu o afastamento ou remoção dos fios ou a protecção dos cabos, exigiu-os a utilização das obras — e essa utilização deve, por analogia, considerar-se equiparável à construção, para efeitos de ter o tratamento consignado nesses preceitos. Por outro lado, não pode fundadamente pretender-se que CTT não tivessem sido prevenidos com a antecedência exigida na lei (três dias), da realização das obras de electrificação. Finalmente, se a CP não especificou as extensões dos seus terrenos nos quais ou sobre os quais estavam instalados traçados dos CTT, cumpriria ao Tribunal ordenar as necessárias «diligências para melhor proceder» (*ex vi* dos artigos 264.º e 653.º, alínea *g*), do Código do Processo Civil).

HIDRO ELÉCTRICA DO CÁVADO



Estado das obras do Alto Rabagão em fins de Dezembro de 1963