Quinta-feira 22 de Junho de 1933 — I Série — Número 138

DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — 2$10

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Govêrno*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS

As 3 séries	Ano 240$	Semestre	130$
A 1.ª série	» 90$	»	48$
A 2.ª série	» 80$	»	43$
A 3.ª série	» 80$	»	43$

Avulso: Número de duas páginas $30; de mais de duas páginas $30 por cada duas páginas

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

Aviso aos assinantes

Todos os assinantes do «Diário do Govêrno» cujas assinaturas terminem no fim do corrente mês são prevenidos de que as devem renovar, remetendo a importância respectiva até o dia 27, a fim de não sofrerem interrupção na remessa.

Os preços são os seguintes:

As 3 séries: 240$ por ano ou 130$ por semestre
A 1.ª série: 90$ » 48$ »
A 2.ª série: 80$ » 43$ »
A 3.ª série: 80$ » 43$ »

Para o estrangeiro ou colónias que não sejam da África Ocidental acrescem os portes do correio.

SUMÁRIO

Ministério do Interior:

Decreto-lei n.º 22:713 — Modifica o quadro dos funcionários do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge em serviço na secção de química sanitária.

Ministério das Finanças:

Decreto-lei n.º 22:714 — Autoriza a 2.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública a mandar satisfazer vários encargos em conta da verba consignada a despesas de anos económicos findos.

Decreto n.º 22:715 — Reforça, por transferência de verba, a dotação orçamental para despesas com forragens, ferragens e curativos dos solípedes da guarda fiscal.

Decreto-lei n.º 22:716 — Regula a liquidação e cobrança do imposto de camionagem.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

Decreto-lei n.º 22:717 — Define quem deve ser considerado condutor profissional de automóveis.

Decreto n.º 22:718 — Aprova o regulamento de transportes em automóveis pesados.

Decreto-lei n.º 22:719 — Esclarece por que verba devem ser pagos os encargos resultantes da execução no actual ano económico do decreto n.º 22:604, que reorganizou os serviços de viação.

Ministério da Instrução Pública:

Decreto-lei n.º 22:720 — Dá nova redacção ao § 2.º do artigo 1.º do decreto n.º 21:695, que reorganiza o ensino de preparação para o magistério primário.

Decreto-lei n.º 22:721 — Inscreve no orçamento a verba para serem pagos os emolumentos devidos ao Tribunal de Contas pela Biblioteca Nacional.

Decreto-lei n.º 22:722 — Reforça várias verbas inscritas no actual orçamento do Ministério.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

Direcção Geral de Saúde

Repartição de Saúde

Decreto-lei n.º 22:713

Considerando a conveniência de aproveitar a especial competência de um inspector de farmácia para a direcção dos serviços de química sanitária, conforme a prática veio demonstrando desde há anos;

Considerando a viabilidade de deminuir o número dêsses inspectores (actualmente um chefe e dois adjuntos) sem prejuízo do serviço, que, embora o desenvolvimento tomado e exigindo acção de orientação e expansão em todo o País, conviria exactamente ser desempenhado por funcionários de igual categoria;

Considerando que os inspectores adjuntos poderão garantir o serviço nessas condições e que lhes é vedado o exercício profissional ou ter interêsses em negócios de medicamentos;

Considerando que se torna necessário melhorar as condições de trabalho do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge emquanto as suas instalações não permitam a sua reorganização;

Considerando finalmente que, com as modificações estatuídas no presente decreto, se consegue com vantagem modificar o quadro dos funcionários do Instituto em serviço na secção de química sanitária e sancionar situações que a prática aconselha neste momento a manter e melhorar;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São extintos o lugar de inspector chefe do exercício farmacêutico do quadro do pessoal técnico da Direcção Geral de Saúde e o de médico bacteriologista do quadro do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge.

Art. 2.º Os inspectores adjuntos do exercício farmacêutico do quadro do pessoal técnico da Direcção Geral de Saúde passam a ter a designação de inspectores do exercício farmacêutico.

Art. 3.º É extinto o lugar de químico chefe no quadro do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge e em sua substituïção é criado o lugar de director dos serviços de química sanitária, em que será desde já provido o actual inspector chefe do exercício farmacêutico.

Art. 4.º É aumentado de um lugar de inspector adjunto médico da Inspecção de Epidemias o quadro do pessoal técnico da Direcção Geral de Saúde, lugar em que será desde já provido o actual médico bacteriologista do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge.

Art. 5.º É criado no quadro do pessoal do Instituto

Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge um lugar de médico assistente, no qual será desde já provido o actual médico analista adido.

Art. 6.º Um dos lugares de assistente de química do quadro do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge passa a ter a designação de primeiro assistente de química e o outro a de segundo assistente de química.

Art. 7.º Os ajudantes de química do quadro do Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge passam a ter a designação de analistas.

Art. 8.º Os vencimentos dos funcionários referidos são os que constam da tabela anexa. . . . . .

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933.— ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarãis Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Tabela de vencimentos

	Vencimentos individuais	Total por classes
Direcção Geral de Saúde		
2 inspectores do exercício farmacêutico	17.782$00	35.564$00
4 inspectores adjuntos, médicos . .	12.318$00	49.272$00
Instituto Central de Higiene Dr. Ricardo Jorge		
1 director dos serviços de química sanitária	17.782$00	17.782$00
1 médico assistente.	9.498$00	9.498$00
1 primeiro assistente de química. .	14.202$00	14.202$00
1 segundo assistente de química. .	12.318$00	12.318$00
2 analistas	8.423$00	16.846$00

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933.—O Ministro do Interior, *Albino Soares Pinto dos Reis Júnior.*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Contabilidade Pública

2.ª Repartição

Decreto-lei n.º 22:714

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Fica autorizada a 2.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública a mandar satisfazer, independentemente de quaisquer formalidades, em conta da verba de 5:500.000$ inscrita no n.º 1) do artigo 380.º do capítulo 25.º do orçamento do Ministério das Finanças em vigor no ano económico de 1932–1933 os seguintes encargos:

a) Ajudas de custo e transportes em via ordinária aos engenheiros do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Rogério Vargas Moniz, Luiz Ferreira Pinto Basto e Fernando Chaves de Oliveira Sarmento, que procederam, nos dias 15, 16 e 17 de Fevereiro e 12, 13, 14 e 15 de Abril de 1932, às avaliações dos maquinismos penhorados à Companhia Industrial e Mineira do Cabo Mondego	1.008$00
b) Despesas com a manutenção do automóvel da Presidência do Govêrno nos meses de Março a Junho de 1932	5.348$60
c) Despesas de encadernações e aquisições de *Diário do Govêrno* para a mesma Presidência efectuadas no mês de Junho de 1932.	852$00
d) Despesas com o serviço de avaliações determinadas por contestação de valores para efeito de liquidação do imposto sôbre sucessões e doações e sisa sôbre as transmissões de imobiliários por título oneroso do ano económico de 1931–1932.	12.421$60
	19.630$20

Art. 2.º Êste decreto entra imediatamente em vigor.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933.— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarãis — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Decreto n.º 22:715

Com fundamento no disposto no § 1.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, e no artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É transferida a quantia de 12.000$ da verba de 90.000$ inscrita no n.º 3) do artigo 254.º do capítulo 14.º do orçamento do Ministério das Finanças em vigor no ano económico de 1932–1933 para a de 363.321$ inscrita na alínea *a*) do n.º 2) do artigo 253.º do mesmo capítulo do referido orçamento, a fim de se satisfazerem até o fim do corrente ano económico as despesas com forragens, ferragens e curativos dos solípedes da guarda fiscal.

Este decreto foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, nos termos da parte final do artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar.*

Direcção Geral das Contribuïções e Impostos

1.ª Repartição Central

Decreto-lei n.º 22:716

A liquidação e cobrança do imposto de camionagem devido pela exploração de carreiras com a incidência definida no decreto n.º 18:558, de 4 de Julho de 1930, mostraram-se na prática, pela dificuldade de colheita dos elementos necessários ao cálculo do imposto, pouco justas e eficientes.

Impõe-se por isso ao Govêrno a necessidade de o remodelar, substituindo os elementos que lhe servem de base por outros que tornem aquele imposto de aplicação simples, variável com os factores que traduzem o custo do transporte em automóveis pesados e mais justo na

sua incidência. Para tanto importa fazê-lo depender de factores constantes para cada carreira e para cada carro ou conjunto de carros.

Foram, segundo êste critério, estabelecidas novas fórmulas de imposto de camionagem, cujos elementos são, além da lotação ou carga útil aprovadas para cada veículo, o número de quilómetros correspondente ao percurso da carreira e número de viagens por mês, determinados pela respectiva licença, e a tarifa mínima, também constante para cada categoria de carreiras.

São evidentes as vantagens do critério exposto sôbre o do decreto n.º 18:558, pois que não só o imposto a pagar deixa de ser função do número de passageiros efectivamente transportados, número de difícil e, na maior parte dos casos, de impossível determinação, como também a variabilidade do imposto, com a tarifa mínima, permite, aliada à revisão anual, igualmente prevista, a actualização do imposto em presença da variação das condições económicas que mais directamente influem no custo dos transportes.

As fórmulas que ora se estabelecem não se poderiam aplicar às carreiras definidas no regulamento dos transportes em automóveis pesados como eventuais e bem assim aos serviços relativos a desdobramento e horários suplementares das carreiras regulares, pois que, tanto numas como noutras, não se encontram prèviamente fixados os factores a que acima se alude; assim se justifica o facto de nestes casos se determinar o imposto a cobrar proporcionalmente aos dias de exploração e apenas variável com o tipo de veículo utilizado.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É devido imposto de camionagem pela exploração de carreiras para transporte de passageiros e mercadorias.

Art. 2.º Nas carreiras regulares o imposto de camionagem a cobrar mensalmente será:

Para as carreiras de passageiros.— O produto de 5 por cento da tarifa mínima por passageiro-quilómetro pelo número de passageiros-quilómetro correspondentes ao percurso geral da carreira por mês e à lotação do carro.

Para as carreiras de mercadorias.— O produto de 5 por cento da tarifa mínima por tonelada quilómetro pelo número de toneladas-quilómetro correspondentes ao percurso geral da carreira por mês e à carga útil do carro, ou seja, respectivamente:

$$l \; 5/100 \times {}^{T}min \times l \times (p \times n)$$
$$l \; 5/100 \times {}^{T}min \times c \times (p \times n)$$

sendo

p = percurso simples da carreira;
n = número total de viagens simples por mês;
l = lotação média dos veículos empregados na carreira;
c = carga útil média dos veículos empregados na carreira;
${}^{T}min$ = tarifa mínima por passageiro-quilómetro, em escudos;
${}^{T}min$ = tarifa mínima por tonelada-quilómetro, em escudos.

§ 1.º Nas carreiras complementares a tarifa mínima por tonelada-quilómetro é provisòriamente e sòmente para os efeitos do cálculo do imposto de camionagem fixada em 1$.

§ 2.º Nas carreiras mixtas o imposto de camionagem será calculado separadamente em relação ao transporte de passageiros e mercadorias.

Art. 3.º Nas carreiras eventuais o imposto de camionagem será de:

30$ por caminheta e por dia.
50$ por caminhão e por dia.

§ único. Iguais taxas serão aplicadas aos concessionários de carreiras regulares pelos serviços efectuados por desdobramentos ou por horários suplementares.

Art. 4.º As licenças de exploração de carreiras regulares, concedidas pelos serviços de viação, são entregues aos concessionários pelas respectivas repartições de finanças, às quais aqueles serviços as remeterão para efeitos do registo, em livros próprios, dos elementos que delas constarem, do visto e do lançamento do imposto de camionagem.

§ 1.º O imposto de camionagem será calculado pela repartição de finanças em face dos elementos constantes da licença passada pelos serviços de viação e o seu pagamento deverá ser efectuado até o dia 15 do mês seguinte àquele a que respeitar.

§ 2.º Os serviços de viação remeterão às repartições de finanças, até o dia 10 de cada mês, nota dos desdobramentos e serviços suplementares efectuados em carreiras regulares no mês anterior, para efeitos de pagamento do respectivo imposto de camionagem, o qual deve ser cobrado juntamente com o imposto relativo ao serviço normal das carreiras.

Art. 5.º Para os efeitos de cobrança do imposto de camionagem devido pelas carreiras eventuais os serviços de viação remeterão às repartições de finanças das áreas respectivas, até o dia 10 de cada mês, uma relação das licenças concedidas no mês anterior.

Art. 6.º A fiscalização do pagamento do imposto de camionagem compete ao pessoal dependente da Direcção Geral das Contribuïções e Impostos e a todas as entidades que tenham intervenção na fiscalização dos preceitos do Código da Estrada.

§ único. Os chefes das repartições de finanças enviarão mensalmente às direcções de finanças e trimestralmente à Direcção dos Serviços de Viação mapas conforme o modêlo anexo a êste decreto.

Art. 7.º Os factores aplicáveis no cálculo do imposto de camionagem considerados no artigo 2.º estão sujeitos a revisão anual durante o quarto trimestre de cada ano económico, revisão que será feita em decreto referendado pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 8.º Além do imposto de camionagem, da contribuïção industrial e das importâncias cobradas por licença e outras formalidades, nos termos do Código da Estrada, nenhuma contribuïção, imposto, taxa, sêlo ou licença poderão ser exigidos pelo Estado, corpos ou corporações administrativas pelo uso, circulação e estacionamento nas vias públicas de quaisquer veículos automóveis.

§ único. A violação dêste preceito por parte dos corpos administrativos envolve a perda da compensação estabelecida pelo decreto n.º 17:813, de 30 de Dezembro de 1929, e a dedução das importâncias por êles indevidamente cobradas nas entregas do produto dos adicionais sôbre as contribuïções e impostos arrecadados pelo Estado.

Art. 9.º Êste decreto entrará em vigor no dia 1 de Julho.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933.— António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarãis — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Distrito d... *Concelho d ..*

Ano económico de 193...-193...

Mês de ...

Mapa do imposto de camionagem cobrado neste concelho no mês supra

Licenças concedidas			Carreiras a que respeitam — (Pontos extremos)	Nomes e moradas dos concessionários	Classificação das carreiras — (Passageiros, mercadorias ou mistas)		Dias em que se efectuam	Distâncias quilométricas dos percursos simples	Lotação do veículo ou sua carga útil em toneladas	Número de viagens simples por mês	Tarifas mínimas	Percentagem do imposto	Imposto cobrado					
Números	Datas	Número de matrícula do veículo			Regulares	Eventuais							Carreiras regulares				Carreiras eventuais	Total geral
													Serviços normais	Serviços suplementares	Desdobramentos	Total		

Repartição de Finanças do concelho d..., ... de ... de 193...

O Chefe da Repartição de Finanças,

...

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 22:717

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São considerados condutores profissionais os indivíduos que pelas secções técnicas dos serviços de viação sejam julgados aptos a conduzir automóveis pesados.

§ único. Aos indivíduos habilitados com cartas de condutores de automóveis pesados e condutores mecânicos, passadas pelas extintas comissões técnicas de automobilismo, é facultado requererem, dentro do prazo de seis meses a contar da data da publicação dêste decreto, que, sem mais formalidades ou despesas, seja registado nas suas cartas o averbamento de condutor profissional. Findo aquele prazo nenhum condutor poderá conduzir automóveis pesados sem que da sua carta conste o averbamento de condutor profissional, ficando os transgressores incursos na alínea *b*) do artigo 145.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930.

Art. 2.º Aos candidatos a condutores de automóveis pesados serão exigidos os documentos referidos no artigo 86.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930, devendo do atestado médico constar que têm aptidão física e robustez suficientes para o exercício do profissionalismo. Além de outras que venham a ser impostas, os referidos candidatos serão submetidos às provas a que se refere o artigo 45.º do decreto n.º 19:545, de 31 de Março de 1931.

Art. 3.º As cartas passadas pelas secções técnicas dos serviços de viação e extintas comissões técnicas de automobilismo aos condutores de motocicletas sem ou com carro lateral ou similares ou de automóveis ligeiros não habilitam à condução de automóveis pesados e só têm validade para os tipos de veículos nelas mencionados. Fica assim interpretado o disposto no artigo 85.º do decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933.— António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarãis — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Decreto n.º 22:718

Em face das repetidas reclamações feitas pelas emprêsas ferroviárias contra o estabelecimento de carreiras em automóveis pesados e ainda ante a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, de que resulta não só a ruína de muitos, como também uma irregular e deficiente exploração das carreiras, em prejuízo das regiões servidas, resolveu o Govêrno, por portaria de 15 de Abril de 1931, nomear uma comissão para proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados e à sua conjugação com os transportes ferroviários.

Nos fins de Fevereiro do ano corrente apresentou a comissão o resultado dos seus estudos, salientando que as conclusões apresentadas foram, na sua maioria, aprovadas por unanimidade dos seus membros, entre os quais se contavam dois representantes das emprêsas ferroviárias, um pela via larga e outro pela via estreita,

e dois representantes dos concessionários de carreiras, um pelo norte e outro pelo sul do País.

A comissão trabalhou com decidida boa vontade no sentido de conciliar os diversos e complexos interêsses em jôgo: os do Estado e os do público, os das emprêsas de camionagem e os das companhias ferroviárias.

Inspirado no projecto da comissão e tendo presente a acção altamente civilizadora e de fomento que a camionagem representa, pois pela sua própria natureza permite o contacto directo das mais distantes e isoladas regiões com as de maior civilização e com os grandes centros produtores e de consumo, mas, reconhecendo que o desenvolvimento desregrado da camionagem tem contribuído de algum modo para a instabilidade económica dos caminhos de ferro, o Govêrno dita as bases de conjugação dêsses dois importantes meios de transporte, confiando que, no futuro, da sua acção combinada resultem vantagens efectivas para a economia da Nação.

Nessa conjugação visa-se, essencialmente, definir os campos de acção próprios de cada um daqueles meios de transporte, facilitando o estabelecimento de carreiras automóveis e a sua expansão sempre que elas constituam elementos de ligação das regiões que servem com a rêde ferroviária ou que as sirvam em condições de manifesta superioridade e dificultando, pelo contrário, a sua exploração sempre que disso resulte concorrência comercial ao caminho de ferro em prejuízo da economia da Nação.

Mantém-se a classificação dos transportes em automóveis pesados em duas categorias — transportes colectivos e transportes de aluguer — consoante o modo como o público os utiliza e dêles dispõe, ficando os últimos, quando destinados a passageiros, reservados a agrupamentos de indivíduos que dêles se sirvam em seu exclusivo proveito e em percurso de sua escolha.

Às comunicações estabelecidas por transportes colectivos foi conservada a designação de «carreiras», as quais, segundo a normalidade da sua exploração, foram divididas em regulares e eventuais. Estas, tendo a sua exploração limitada a cinco dias por mês, e destinando-se essencialmente a provocar a expansão económica daquelas regiões cujo grau de desenvolvimento não justifica o estabelecimento de uma carreira regular, não necessitam de ser encaradas em confronto com os transportes ferroviários, sendo-o portanto sòmente as carreiras regulares.

Sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, as carreiras regulares dividem-se, naturalmente, nas duas seguintes categorias: independentes e interferentes. Ao contrário das independentes, as interferentes afectam económica e comercialmente o caminho de ferro, e, conforme essa interferência nêle se faz sentir, classificam-se em afluentes, complementares e concorrentes.

Em princípio, e para salvaguardar, pela compensação justa dos seus direitos, os interêsses de cada um dos meios de transporte, cuja conjugação ora se estabelece, será classificada como independente toda a carreira servindo povoações situadas fora de uma zona de 20 quilómetros, repartidos por metade, para um e outro lado duma via férrea, e como interferente toda a carreira de percurso superior a 100 quilómetros, podendo porém esta classificação ser alterada, em casos especiais, mediante reclamação devidamente fundamentada, feita perante os serviços de viação.

Acentue-se, contudo, que a classificação das carreiras por esta forma não implica para qualquer delas a proïbição do seu estabelecimento, tendendo apenas a determinar as condições a que êste tem de subordinar-se quanto ao encargo tributário e extensão do seu exercício. Com efeito, êste regulamento não torna extensiva às carreiras concorrentes a liberdade de transporte de mercadorias e estabelece, para cada categoria de carreiras, o pagamento de determinada percentagem do imposto de camionagem, que, sendo mínima para as afluentes com serviço combinado e para as complementares, estimula de preferência o seu estabelecimento.

Sendo as regiões mais ricas e de maior desenvolvimento aquelas a que aflue, naturalmente, maior número de carreiras, sucede que a breve trecho se verifica que êsse número é exagerado em relação ao movimento económico local, resultando para alguns concessionários a falência, e para todos uma exploração fracamente remuneradora, ou mesmo deficitária. Para contrariar esta conseqüência inevitável do livre estabelecimento de carreiras e para criar a necessidade de explorar as regiões mais pobres ou de menor progresso, deverão os serviços de viação proceder a um inquérito administrativo sôbre a utilidade de cada carreira requerida, atendendo, muito especialmente, ao número das já existentes na área respectiva. Neste inquérito, e quando se trate de uma carreira concorrente de uma linha férrea, será dada preferência à emprêsa ferroviária que a explora, desde que o requeira antes de terminado o inquérito.

Para as carreiras regulares é necessário ainda, para que possa ser dada a respectiva autorização, que sejam satisfeitas as condições de ordem técnica que forem impostas, nos termos da lei em vigor, pelos serviços de viação, obrigando-se os requerentes a caucionar a manutenção da carreira, pelo prazo de validade da sua concessão, que êste decreto fixa em cinco anos, renovável por igual período.

Em ordem a garantir a continuïdade da carreira, por nisso se interessar directamente aquele que a explora, impõe-se ao concessionário a perda da respectiva caução quando interrompa, sem motivo justificado, a sua exploração.

Prevê ainda êste decreto, aliás como excepção, a possibilidade de se realizarem carreiras provisórias em regiões não servidas por carreiras regulares e simplesmente para ocorrer a necessidades de tráfego, de carácter temporário.

Seguidamente estabelecem-se medidas tendentes a assegurar aos transportes em automóveis pesados a máxima segurança e comodidade, factores indispensáveis ao seu regular funcionamento e eficaz exploração, e que, descurados por largo tempo, contribuíram de modo sensível para o seu descrédito, dificultando a sua expansão. Tais medidas abrangem, em primeiro lugar, a obrigatoriedade de horários, que os serviços de viação fixarão atendendo às velocidades máxima e média permitidas, à natureza e estado das estradas, às características dos carros empregados, e sempre de modo que o intervalo de tempo entre a partida de dois veículos em serviço no mesmo percurso não seja inferior ao que se julgou conveniente estabelecer para maior garantia daqueles que os utilizem.

Finalmente, exigindo-se a determinação rigorosa da carga útil e lotação dos carros, calculada esta em função da carga máxima e de acôrdo com as dimensões mínimas a reservar por passageiro, e tornando obrigatória a inspecção regular e periódica dos veículos e seus condutores, não permitindo a circulação dos primeiros sempre que disso possa resultar qualquer acidente ou transtôrno grave, e proïbindo o exercício de tal profissão a todos aqueles que não possuam a necessária resistência física ou competência técnica, ficam dêste modo, e como de há muito se impunha, salvaguardados os interêsses não só do público como dos próprios concessionários e deminuída a contingência que tais transportes vinham oferecendo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo o seguinte:

Regulamento especial de transportes em automóveis pesados

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º Os transportes em automóveis pesados classificam-se, para os efeitos dêste regulamento, em duas categorias: *particulares* e *públicos*.

Consideram-se *transportes particulares* aqueles em que os automóveis não são utilizados na exploração comercial de meios de comunicação e, em princípio, se destinam ùnicamente ao transporte dos donos e suas famílias ou de carga que lhes pertença.

Consideram-se *transportes públicos* aqueles em que os automóveis podem ser utilizados ou postos ao serviço de quaisquer pessoas, mediante o pagamento de uma remuneração fixada por tarifa ou ajuste particular.

§ único. Os serviços de viação poderão autorizar que em automóveis pesados particulares seja transportado pessoal ao serviço das emprêsas proprietárias, quando acompanhado do respectivo ferramental e com destino a trabalhos em comum.

Art. 2.º Os transportes públicos podem ser *colectivos* ou de *aluguer*.

Consideram-se *colectivos* os transportes em que os veículos são utilizados por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga para transporte, segundo itinerários próprios, de passageiros ou de mercadorias, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar ao serviço de nenhuma delas.

Consideram-se de *aluguer* os transportes em que os veículos são alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga para transporte de passageiros, bagagens ou mercadorias, segundo itinerários da escolha dos seus alugadores e para seu exclusivo serviço.

§ 1.º São classificados como colectivos, embora explorados em regime de aluguer, os transportes de bagagens e mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros.

§ 2.º São considerados de aluguer, embora explorados em regime de transporte colectivo, os transportes em automóveis de carga, de frutas e hortaliças, e bem assim de cabazes com peixe, roupa e artigos diversos de venda nas feiras, acompanhados dos respectivos vendedores de peixe, lavandeiras e feirantes.

§ 3.º Os transportes de excursionistas em automóveis pesados, que lhes sejam reservados, são transportes de aluguer, mas não podem ser explorados sem prévia autorização dos serviços de viação e mediante o pagamento da taxa anual de 200$ por cada carro.

Art. 3.º Os transportes de aluguer para passageiros em automóveis pesados apenas poderão ser explorados por concessionários de carreiras regulares, com viaturas a elas adstritas, e que sejam sua propriedade, devendo prèviamente munir-se da respectiva licença passada pelos serviços de viação, mediante o pagamento da taxa anual de 100$ por cada carro.

§ 1.º Exceptuam-se do disposto neste artigo os transportes de excursionistas e os casos especiais devidamente autorizados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sob proposta dos serviços de viação, tais como os transportes feitos em regiões não servidas por carreiras regulares.

§ 2.º Para os casos especiais a que se refere o parágrafo anterior a licença a conceder pelos serviços de viação terá a duração máxima de seis meses e por ela será cobrada a taxa fixa de 100$.

§ 3.º As licenças para exploração de automóveis pesados de aluguer para passageiros ficam limitadas aos concessionários das carreiras regulares nos percursos onde as haja.

Art. 4.º Nos automóveis pesados de aluguer para transporte de passageiros apenas poderão viajar, salvo nos casos previstos no § 1.º do artigo 3.º, indivíduos pertencentes ao mesmo agrupamento familiar, escolar ou associativo.

Art. 5.º Os automóveis pesados de aluguer para transporte de mercadorias só podem transportar mercadorias por conta de um único expedidor.

§ único. Exceptuam-se os transportes referidos no § 2.º do artigo 2.º, os quais ficam porém sujeitos ao pagamento de uma taxa anual de 100$ por cada carro.

Art. 6.º Os automóveis pesados de aluguer, além dos impostos normais que têm de pagar nos termos da lei em vigor, deverão, sempre que pretendam fazer percursos superiores a 100 quilómetros, munir-se de uma licença especial passada pelos serviços de viação, mediante o pagamento da taxa anual de 200$.

CAPÍTULO II

Das carreiras

Art. 7.º As comunicações estabelecidas por transportes colectivos estão sujeitas a horários e tarifas e designam-se por *carreiras*. As carreiras são de duas espécies: *regulares* e *eventuais*.

Art. 8.º São consideradas *regulares* as carreiras que se fazem repetida e periòdicamente no mesmo percurso, por efeito de uma concessão permanente.

§ 1.º O número de veículos a empregar em cada carreira regular será fixado pelos serviços de viação.

§ 2.º Sempre que inesperadamente apareçam passageiros que excedam a lotação dos veículos normalmente empregados numa carreira regular poderão ser feitos desdobramentos, sob condição de dêles ser dado semanalmente conhecimento aos serviços de viação e de, nos veículos em excesso sôbre o número fixado, serem colocadas tabuletas com a designação «Desdobramento».

§ 3.º As carreiras regulares podem ter, além do seu horário normal, um horário suplementar aplicável em dias de tráfego superior ao habitual.

Art. 9.º São consideradas *eventuais* as carreiras organizadas eventualmente entre locais não servidos por carreiras regulares ou entre locais servidos por estas carreiras e outros que o não sejam, e excepcionalmente ainda entre locais servidos por carreiras regulares, quando estas sejam insuficientes para assegurar o tráfego e a sua exploração por elas não seja afectada.

Art. 10.º As carreiras regulares são obrigadas ao transporte de malas postais, mediante remuneração fixada pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, mas sem prejuízo dos horários a que estejam subordinadas.

§ 1.º Para celebrar contratos ou ajustes de transporte de malas postais em automóveis pesados, a Administração Geral dos Correios e Telégrafos deverá sempre exigir das respectivas emprêsas documentos, passados pelos serviços de viação, comprovativos de estarem legalmente constituídas e de terem satisfeito a todas as prescrições dêste regulamento.

§ 2.º Das questões suscitadas entre os concessionários das carreiras e a Administração Geral dos Correios e Telégrafos há recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.º As carreiras regulares classificam-se, sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, em duas categorias:

a) Carreiras *independentes*;

b) Carreiras *interferentes*.

§ 1.º São consideradas *independentes* as carreiras que não interferem econòmicamente com o caminho de ferro, estabelecendo comunicações entre localidades não servidas pela via férrea, ou por ela servidas, com maiores percursos efectivos, quando indirectamente, e com percursos que excedam em mais de 100 por cento os das carreiras, quando directamente (em estações próprias ou a distância não superior a 1 quilómetro).

§ 2.º São consideradas *interferentes* as carreiras cuja exploração afecta económica e comercialmente o caminho de ferro, quer exercendo uma função concorrente quer adjuvante.

Art. 12.º As carreiras que servem povoações situadas fora de uma zona de 20 quilómetros, ao longo de qualquer via férrea, marcada a 10 quilómetros para um e outro lado da via, são sempre classificadas como *independentes*, emquanto, perante os serviços de viação, não fôr feita a prova de que estabelecem concorrência comercial com o caminho de ferro.

Art. 13.º As carreiras que tiverem um percurso superior a 100 quilómetros são sempre classificadas como *interferentes*, emquanto se não provar, perante os serviços de viação, que, nos termos do § 1.º do artigo 11.º, podem ser consideradas como *independentes*.

Art. 14.º As carreiras interferentes classificam-se nos tipos seguintes:

a) Carreiras *afluentes;*
b) Carreiras *complementares;*
c) Carreiras *concorrentes*.

Art. 15.º Consideram-se *afluentes* as carreiras que, partindo de localidades não servidas por linha férrea, afluem à estação de caminho de ferro mais próxima, com serviço completo, exercendo assim, pela drenagem de passageiros e mercadorias através da via férrea, uma função adjuvante do caminho de ferro, quer tenham ou não serviço combinado com as respectivas emprêsas ferroviárias.

§ 1.º Excepcionalmente poderão os serviços de viação, ouvidas as emprêsas ferroviárias interessadas, autorizar que as carreiras afluentes sejam ligadas a outras estações, desde que a estação *terminus* escolhida seja mais importante que a próxima e não diste da localidade servida mais do dôbro da distância desta à estação mais próxima.

§ 2.º As carreiras afluentes, com a testa de origem comum, não podem ter horários que permitam serviço combinado entre si.

§ 3.º As emprêsas ferroviárias não podem estabelecer serviço combinado, em qualquer estrada, com mais de uma emprêsa concessionária de carreiras regulares.

Art. 16.º Consideram-se *complementares* as carreiras estabelecidas por iniciativa de uma emprêsa ferroviária, directamente ou por contrato com emprêsas de automóveis pesados, para assegurar o tráfego, por estrada, de passageiros ou mercadorias de qualquer natureza, no percurso compreendido entre os extremos de um trôço de via férrea da sua concessão, onde a emprêsa tenha suspendido completamente o serviço ferroviário ou reduzido, de pelo menos 20 por cento, o número de combóios normalmente registados na mesma época do último ano.

§ 1.º A redução ou suspensão dos serviços ferroviários num trôço de via férrea onde haja sido estabelecida uma carreira complementar não implica a caducidade da concessão respectiva e é atributo indispensável para que a carreira mantenha essa classificação, com todas as vantagens que êste regulamento lhe atribue.

§ 2.º Nos troços de via férrea onde hajam sido estabelecidas carreiras complementares poderão ser suprimidas paragens de combóios, em estações intermediárias, quando estas, ou as localidades que elas servem, fiquem no percurso das carreiras complementares.

Art. 17.º Consideram-se *concorrentes* as carreiras que ligam localidades servidas directamente por caminho de ferro quando o percurso neste não seja mais do dôbro do das carreiras, as que, ligando embora localidades não servidas directamente por via férrea, estabelecem comunicações de mais extenso percurso do que o caminho de ferro, e, de um modo geral, todas as carreiras que não sejam *independentes*, *afluentes* ou *complementares*.

CAPÍTULO III

Do regime de exploração

SECÇÃO I

Carreiras regulares

Art. 18.º As carreiras regulares são exploradas em regime de liberdade e dentro dos limites seguintes:

I. — *Carreiras independentes:*

a) Livre escolha dos horários disponíveis;
b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
c) Liberdade de transporte de mercadorias;
d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro;
e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro;
f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

II. — *Carreiras afluentes:*

1.º *Quando tenham serviço combinado com as emprêsas ferroviárias:*

a) Prioridade de horários para ligação aos combóios;
b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;
c) Liberdade de transporte de mercadorias;
d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro;
e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro: igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro;
f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

2.º *Quando não tenham serviço combinado com as emprêsas ferroviárias:*

a) Livre escolha dos horários disponíveis;
b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
c) Liberdade de transporte de mercadorias;
d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro igual à tarifa geral de 3.ª classe nos caminhos de ferro;
e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro;
f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

III.— *Carreiras complementares:*

1.º *Para serviço de passageiros:*

A) Emquanto o mesmo percurso fôr servido por carreiras cujas concessões sejam mais antigas:

a) Livre escolha dos horários disponíveis;
b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;
c) Tarifa mínima, não inferior à mais baixa que, nos termos dêste regulamento, tenha sido adoptada no mesmo percurso por qualquer dos concessionários.

B) Quando não haja concessão mais antiga ou vierem a cessar as que existem:

a) Prioridade de horários para ligação de combóios;

b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;
c) Liberdade de tarifas, desde que não sejam inferiores às tarifas mínimas, nem superiores às tarifas gerais nos caminhos de ferro, de que são complementares.

2.º *Para serviço de mercadorias:*

a) Prioridade de horários para ligação aos combóios;
b) Pagamento de 25 por cento do imposto de camionagem;
c) Tarifas por tonelada-quilómetro, não superiores às tarifas do caminho de ferro respectivo.

IV.— *Carreiras concorrentes:*

a) Livre escolha dos horários disponíveis;
b) Pagamento por inteiro do imposto de camionagem;
c) Proïbição de transporte de mercadorias, com excepção de pequenos volumes até 15 quilogramas, que podem ser transportados nos veículos empregados em carreiras regulares de passageiros, até ao limite de 80 quilogramas por lugar vago;
d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 3.ª classe nas caminhos de ferro, acrescida de 10 por cento;
e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro,

§ único. A tarifa mínima por tonelada quilómetro, para as carreiras independentes e afluentes, é provisòriamente fixada em 1$25.

Art. 19.º Nas carreiras de serviço público para transporte de passageiros não podem ser concedidos *passes* a funcionários do Estado, corpos e corporações administrativas ou particulares.

SECÇÃO II

Carreiras eventuais

Art. 20.º As carreiras eventuais estabelecidas nos termos do artigo 9.º só podem efectuar-se em dias de feiras, arraiais e festividades.

§ único. Os veículos a empregar nas carreiras eventuais devem satisfazer a todas as condições exigidas no Código da Estrada; ser conduzidos nos termos do artigo 60.º dêste regulamento e possuir ficha de transportes colectivos.

Art. 21.º O regime estabelecido para as carreiras eventuais é o seguinte:
a) Livre escolha de horários;
b) Pagamento do imposto de camionagem;
c) Proïbição de transporte de mercadorias;
d) Tarifas máxima e mínima iguais às estabelecidas para as carreiras independentes.

CAPÍTULO IV

Da concessão das carreiras

Art. 22.º Compete aos serviços de viação, sob a autoridade do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, deliberar sôbre os pedidos de concessão de carreiras e proceder à respectiva classificação.

§ 1.º Os despachos de concessões serão publicados no *Diário do Govêrno* e nêles será indicada a classificação da carreira.

§ 2.º As carreiras eventuais só podem ser exploradas por concessionários de carreiras regulares, salvo casos especiais devidamente justificados perante a Direcção dos Serviços de Viação, não podendo o seu serviço abranger no mesmo percurso mais de cinco dias em cada mês.

Art. 23.º Os pedidos de concessão, suspensão ou transferência de carreiras regulares são dirigidos aos serviços de viação e entregues nas suas secções técnicas para serem devidamente informados; os pedidos referentes a carreiras eventuais são resolvidos directamente por aquelas secções.

Art. 24.º O serviços de viação só poderão autorizar carreiras regulares que satisfaçam às seguintes condições:

1.º Terem os automóveis que nelas houverem de ser empregados os requisitos exigidos pelo Código da Estrada e obrigarem-se os requerentes, por si e pelos respectivos condutores, a cumprir o estipulado no artigo 60.º dêste regulamento;

2.º Obrigarem-se os requerentes a caucionar por depósito ou garantia bancária a manutenção das carreiras, pelo prazo de validade da respectiva concessão, que será sempre de cinco anos, renovável por igual período. A cessação voluntária da exploração de uma concessão antes de seu têrmo legal envolverá sempre a perda da caução respectiva;

3.º Obrigarem-se os requerentes a cumprir rigorosamente os horários e tarifas aprovados pelos serviços de viação e todas as condições constantes da respectiva licença.

§ 1.º O valor da caução a que se refere o n.º 2.º dêste artigo é fixado à razão de 50$ por cada quilómetro do percurso, contado entre os pontos extremos da concessão, não podendo nunca ser inferior a 1.000$.

§ 2.º Quando o concessionário de uma carreira tiver motivo justificado para a suspender, deverá requerer aos serviços de viação a necessária autorização.

Art. 25.º Os serviços de viação elaborarão um mapa especial com todas as carreiras regulares existentes.

Art. 26.º Excepcionalmente, onde não haja carreiras regulares, mas em regime idêntico de exploração, poderão ser autorizadas carreiras provisórias até seis meses, para satisfazer necessidades temporárias de tráfego.

Art. 27.º Sempre que os serviços de viação verifiquem que determinado percurso é servido por número suficiente de carreiras regulares, deverão propor ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações que seja suspensa a concessão de novas carreiras no mesmo percurso, até que as circunstâncias se modifiquem.

§ único. Para os efeitos dêste artigo deverão os concessionários de carreiras enviar aos serviços de viação, até ao dia 10 de cada mês, nota dos passageiros-quilómetros correspondente ao mês anterior.

Art. 28.º Dos requerimentos dirigidos aos serviços de viação para a exploração de carreiras regulares deverá sempre constar:
a) Nome, morada, concelho e distrito do requerente;
b) Horários, tarifas e percursos simples;
c) Número de viagens a efectuar normalmente;
d) Itinerários;
e) Indicação do número e tipo dos veículos a empregar;
f) Número de paragens obrigatórias e sua designação.

§ único. Dos requerimentos dirigidos às secções técnicas dos serviços de viação para carreiras eventuais deve constar:
a) Nome do concessionário e indicação da carreira regular que explora;
b) Indicação do número e tipo dos veículos a empregar;
c) Tarifas e percurso simples;
d) Itinerários.

Art. 29.º Todo o pedido de concessão de carreiras regulares deverá ser acompanhado de documento comprovativo de se ter efectuado, na secretaria dos serviços de viação, um depósito de 500$. Recebido o pedido, mandarão estes serviços, no prazo de quinze dias, proceder a um inquérito administrativo sôbre a utilidade da carreira requerida, que deverá estar concluído no prazo

de trinta dias, e no qual todos os interessados deverão ser convidados a apresentar as suas reclamações. Perante o resultado do inquérito, os serviços de viação, no mais breve prazo, que não poderá ir além de trinta dias, autorizarão ou não a concessão, e, em caso afirmativo, determinarão o prazo dentro do qual a carreira terá de ser iniciada. Se o requerente o não fizer ou desistir do pedido da concessão antes de a aproveitar, perderá o depósito acima referido, que constituirá receita dos serviços de viação.

Art. 30.º O concessionário deverá requerer tantos certificados do título de concessão quantos julgar necessários para que cada um dos carros da carreira, fixados nos termos do § 1.º do artigo 8.º, seja sempre portador de um. Os certificados são concedidos pelos serviços de viação, mediante o pagamento de 100$ por cada um e por ano.

Art. 31.º O concessionário deverá sempre explorar as suas carreiras com veículos que sejam propriedade sua, salvo casos de fôrça maior, em que poderá empregar, mediante prévia autorização, carros de terceiros.

Quando seja impossível pedir autorização prévia, deverá apresentar justificação no dia imediato, expondo os motivos dessa impossibilidade.

Art. 32.º As carreias mixtas de passageiros e mercadorias só podem ser autorizadas quando nos veículos houver disposição apropriada que separe as mercadorias dos passageiros.

Art. 33.º Só poderão ser concedidas carreiras a entidades individuais ou colectivas com a necessária capacidade jurídica e tais concessões nunca poderão ser transferidas.

§ único. Excepcionalmente e durante o prazo de noventa dias, a contar da publicação dêste regulamento, poderão os serviços de viação autorizar a transferência de concessões já existentes, quando para ela se aleguem motivos devidamente justificados.

Art. 34.º São mantidas todas as concessões existentes à data da publicação dêste regulamento, ficando porém sujeitas a todas as suas prescrições, com excepção apenas do disposto no artigo 29.º, que só é aplicável a novas concessões.

§ único. Para as concessões mencionadas neste artigo o prazo de cinco anos estipulado no § 2.º do artigo 24.º começará a ser contado desde o dia em que tiver sido concedida a última licença ao concessionário.

Art. 35.º Para as concessões de novas carreiras classificadas como *concorrentes* será dada preferência às emprêsas ferroviárias que explorem a linha férrea da mesma zona, quando estas também requeiram nos termos do artigo 29.º e antes de terminado o inquérito administrativo a que se refere o dito artigo.

CAPÍTULO V

Dos itinerários

Art. 36.º Aos automóveis empregados em carreiras é permitido atravessar ou parar e tomar ou largar passageiros, bagagens ou mercadorias em todas as localidades, segundo as normas estipuladas pelas autoridades locais, de acôrdo com os serviços de viação e nos termos do Código da Estrada.

§ único. Contudo, nas localidades onde vigorar, por concessão dos corpos administrativos, o exclusivo de transportes colectivos, em que seja abrangido o transporte automóvel, não poderão os veículos referidos neste artigo tomar passageiros, bagagens ou mercadorias — se o transporte destas também fôr incluído no exclusivo e devidamente efectivado — dentro da área concedida, desde que o local do destino fique dentro da mesma área.

Art. 37.º Os serviços de viação, ouvidas as respectivas câmaras municipais, determinarão, para cada caso, os locais de acesso, itinerários e demais normas a que deverá obedecer o trânsito de veículos de transporte colectivo.

CAPÍTULO VI

Dos horários

Art. 38.º Os serviços de viação fixarão os horários das carreiras regulares e especialmente determinarão que o intervalo entre a partida de dois veículos de emprêsas diversas ou da mesma emprêsa, numa dada carreira, não seja inferior a:

15 minutos para percursos até 10 quilómetros;
30 minutos para percursos até 50 quilómetros;
60 minutos para percursos até 100 quilómetros;
120 minutos para percursos superiores a 100 quilómetros;

salvo casos especiais de desdobramento previstos no § 2.º do artigo 8.º

§ 1.º Os horários normais são estabelecidos pelos serviços de viação a quando da concessão das carreiras.

§ 2.º Os horários suplementares, em dias de tráfego superior ao normal, são aprovados prèviamente pelos serviços de viação, mediante requerimento do concessionário interessado, onde se indique o número de dias da sua aplicação.

Art. 39.º Na organização dos horários das carreiras os serviços de viação atenderão, para determinação das velocidades permitidas, às condições das estradas e características dos veículos.

§ único. Em qualquer caso as velocidades instantânea e média de marcha dos automóveis pesados empregados nas carreiras, determinada esta sem contar os tempos de paragem, não poderão exceder respectivamente 50 e 30 quilómetros por hora.

Art. 40.º Para alterar os horários normais das carreiras deverá o respectivo concessionário requerer nesse sentido aos serviços de viação. As alterações requeridas consideram se aprovadas se aos requerentes não fôr comunicado o contrário, pelos serviços de viação, no prazo de vinte dias.

Art. 41.º Na fixação de horários para as carreiras de passageiros será dada prioridade, por ordem de antiguidade, quando não estejam estabelecidas prioridades regulamentares.

CAPÍTULO VII

Das tarifas

Art. 42.º As tarifas das carreiras de automóveis pesados devem ser estabelecidas em harmonia com as disposições dos artigos 18.º, 43.º, 44.º e 45.º dêste regulamento e estão sujeitas à aprovação dos serviços de viação.

Art. 43.º Os serviços de viação poderão excepcionalmente, mediante parecer favorável do Conselho Superior de Viação, quando lhes fôr requerido pelos concessionários de carreiras e em percursos inferiores a 50 quilómetros, aprovar tarifas mínimas especiais, que nunca poderão ser inferiores à tarefa mínima de 3.ª classe estabelecida pela emprêsa ferroviária concorrente para o mesmo percurso, acrescida de 10 por cento.

Art. 44.º Quando duas ou mais carreiras tenham um trôço de estrada comum e os seus percursos difiram pelo menos de 15 quilómetros as tarifas da carreira mais longa, desde o ponto de origem comum até qualquer ponto do trôço comum, não poderão ser inferiores às correspondentes tarifas da outra carreira, acrescidas de 30 por cento.

Art. 45.º Em todas as espécies de carreiras regulares para transporte de passageiros é permitido o uso de bi-

lhetes de ida e volta e de assinaturas com validade até trinta dias, a preços reduzidos, não podendo porém a redução concedida ser superior, nos bilhetes, a 20 por cento, e nas assinaturas a 30 por cento dos preços das passagens normais, fixadas e aprovadas nos termos estabelecidos no artigo 42.º

CAPÍTULO VIII

Dos carros

Art. 46.º No interior dos carros destinados ao transporte colectivo de passageiros devem estar patentes tabelas impressas onde se indiquem a lotação e o número de matrícula do livrete de circulação do carro, os horários e as tarifas da carreira e quaisquer outros elementos de informação exigidos pelos serviços de viação.

Art. 47.º Todos os automóveis pesados empregados em carreiras deverão trazer no exterior e bem visìvelmente a indicação do seu pêso em vazio, incluindo a *carrosserie* (tara), bem como da carga útil de mercadorias ou lotação de passageiros, conforme se trate de carreiras de mercadorias ou de passageiros.

§ único. As legendas referentes à lotação e à carga útil conterão os dizeres «Transporte colectivo de *n* passageiros» ou «Transporte colectivo de *n* quilogramas de carga», escritos em letras encarnadas sôbre o fundo branco de uma tabuleta de dimensões não inferiores a $0^m,80 \times 0^m,30$, a qual deve ser colocada na parte superior da frente do veículo.

Art. 48.º Os automóveis pesados empregados em transportes de aluguer ou em desdobramentos deverão trazer, exteriormente, um letreiro com a palavra «Aluguer» ou «Desdobramento», escrito em letras brancas sôbre fundo encarnado, de dimensões iguais às estabelecidas para as letras da placa da frente dos automóveis.

Art. 49.º Nos automóveis pesados empregados em transportes particulares não é obrigatória a colocação de qualquer tabuleta ou letreiro.

Art. 50.º Os automóveis destinados a transportes colectivos e de aluguer devem satisfazer às condições de segurança e comodidade exigidas pelo Código da Estrada e às que forem estabelecidas pelas secções técnicas dos serviços de viação ou respectivos delegados, de acôrdo com as instruções dos serviços de viação, ficando sujeitos às inspecções que forem ordenadas por aquelas entidades.

Art. 51.º A lotação ou carga útil atribuída a cada automóvel é determinada pelas secções técnicas dos serviços de viação, segundo normas indicadas pelos serviços de viação. Na determinação da lotação dos automóveis destinados ao transporte de passageiros atribuir-se-ão 80 quilogramas a cada passageiro e respectiva bagagem.

§ 1.º Nos automóveis destinados ao transporte de passageiros todos os lugares a estes destinados devem ter assentos fixos, salvo nas plataformas, mas todos devem ser contados para efeitos de lotação. O espaço mínimo a reservar por passageiro será de $0^m,40 \times 0^m,70$, sendo $0^m,40 \times 0^m,30$ para o assento; a largura mínima das coxias, quando as houver, deverá ser de $0^m,30$.

§ 2.º O condutor da viatura deverá ficar separado dos passageiros por meio de uma divisória rígida; e a seu lado, do lado do volante, não é consentido levar qualquer passageiro.

§ 3.º Os veículos devem ter assegurada a entrada e saída dos passageiros pelo lado direito ou pela retaguarda, não havendo porém inconveniente que tenham também portas para a esquerda.

§ 4.º Nos automóveis que não tiverem no tejadilho dispositivo para bagagem o cálculo da lotação será baseado em 70 quilogramas por passageiro; mas neste caso apenas será permitido aos passageiros o transporte de pequenos volumes que se não tornem incómodos e de pêso não excedente a 10 quilogramas por cada lugar.

§ 5.º Não serão contadas, para efeitos de lotação, crianças até quatro anos de idade que viajem ao colo.

§ 6.º Em todos os automóveis empregados em transportes colectivos é obrigatória a manutenção de um indicador de velocidades em perfeito estado de funcionamento.

§ 7.º O veículo deverá ser munido de limpador automático de vidro (*pare-brises*), em perfeito estado de funcionamento, fronteiro ao condutor, e de um espelho retrovisor, que permita ver nìtidamente os veículos que venham à retaguarda.

§ 8.º Todos os automóveis pesados empregados em carreiras de passageiros serão obrigados a trazer o ferramental indispensável para ligeiras e correntes reparações, o que será regulamentado por instruções emanadas dos serviços de viação.

§ 9.º Independentemente do que acima se dispõe poderão ainda os serviços de viação adoptar outras medidas que julguem necessárias para maior garantia do público.

Art. 52.º Os automóveis pesados não poderão exceder $2^m,25$ de largura, $3^m,50$ de altura, contados desde o solo e incluindo bagagens no tejadilho, e 8 metros de comprido, não sendo permitido o excesso de comprimento da *carrosserie* em relação ao *châssis*, que prejudique o equilíbrio do carro.

§ 1.º Exceptuam-se os automóveis que já estavam autorizados a circular à data da publicação do Código da Estrada (decreto n.º 18:406), sendo porém a respectiva circulação limitada às estradas indicadas pelos serviços de viação de acôrdo com o parecer do Junta Autónoma de Estradas.

§ 2.º Os serviços de viação podem proìbir a circulação de automóveis pesados em estradas estreitas ou de curvas apertadas ou com rampas de acentuado declive ou em más condições de conservação ou segurança quando julguem poder prejudicar o trânsito ou provocar desastres.

Art. 53.º Nos automóveis empregados exclusivamente no transporte de mercadorias até 1:600 quilogramas só podem viajar até três pessoas, além do condutor mas sob a condição de as mesmas se empregarem na respectiva carga ou descarga.

Nos automóveis de mercadorias de maior tonelagem podem ser transportadas até cinco pessoas nas mesmas condições e para os mesmos fins.

Art. 54.º Nos automóveis destinados exclusivamente ao transporte de passageiros é permitida a condução das bagagens dos mesmos quando o réspectivo pêso não exceda 20 quilogramas por cada passageiro.

Art. 55.º Nos automóveis pesados de carga só podem transportar pessoal além do fixado no artigo 53.º desde que os respectivos proprietários requeiram e obtenham uma licença especial dos serviços de viação. A licença será passada gratuitamente em presença da ficha de inspecção de veículos e tendo em atenção as condições impostas para a segurança das pessoas transportadas, para o que dela deve constar a lotação, expressa exclusivamente no número de lugares sentados

Art. 56.º Em todos os automóveis empregados em carreiras de serviço público será assegurado, embora excedendo a sua lotação, um lugar à fiscalização técnica e comercial do Estado, mediante a apresentação de um cartão especial, visado pelos serviços de viação.

Art. 57.º Em todos os veículos utilizados em transportes colectivos, que transportem indivíduos empregados na respectiva cobrança, deve haver assentos disponíveis para os referidos cobradores, salvo quando haja plataforma, não podendo aqueles, em caso algum, permanecer no estribo com a viatura em marcha.

CAPÍTULO IX

Da inspecção dos carros

Art. 58.º A todos os proprietários de automóveis pesados destinados ao transporte de passageiros será exigível a apresentação da respectiva ficha de inspecção.

A ficha conservar-se-á em poder do proprietário do veículo durante o tempo que mediar entre duas inspecções sucessivas.

Art. 59.º Os serviços de viação farão inspeccionar, sempre que o julguem conveniente, mas pelo menos de seis em seis meses, todos os automóveis empregados em carreiras, sendo os resultados averbados na respectiva ficha e devendo as mesmas inspecções realizar-se nos locais de estacionamento das carreiras.

§ 1.º Sempre que se verificar que qualquer veículo não apresenta as condições necessárias de segurança ou não oferece o indispensável confôrto aos seus passageiros, será cassado o livrete de circulação e a respectiva ficha, que serão remetidos à competente secção técnica para aplicação, ao concessionário, das sanções a que houver lugar.

§ 2.º Sempre que sejam cassados os documentos acima referidos será entregue ao respectivo proprietário ou representante um verbete modêlo n.º 26 do regulamento do Código da Estrada com indicação do artigo infringido e das reparações a efectuar.

§ 3.º Os mesmos documentos só serão restituídos depois de efectuadas as reparações que forem ordenadas e de pagas as multas impostas a que houver lugar.

§ 4.º Das resoluções tomadas nos termos dêste artigo haverá recurso para os serviços de viação.

CAPÍTULO X

Dos condutores

Art. 60.º Só podem conduzir automóveis pesados de passageiros, em carreiras de serviço público, os condutores profissionais de menos de sessenta anos cujas cartas tenham a indicação «Serviço público de passageiros».

Esta indicação será aposta pela respectiva secção técnica, a requerimento do interessado, mediante a prestação de uma prova técnica complementar e a apresentação dos documentos seguintes:

a) Atestado que prove ter o requerente prática de dois anos, pelo menos, de condutor profissional;

b) Documento comprovativo de ter mais de vinte e três anos de idade;

c) Atestado comprovativo de possuir a aptidão física adequada à responsabilidade do serviço de carreiras e a robustez suficiente para o exercer intensivamente.

§ 1.º O atestado a que se refere a alínea *c*) do parágrafo anterior é passado pelo sub-inspector de saúde em data que não diste mais de três meses da sua apresentação e carece de confirmação de cinco em cinco anos para os condutores com menos de quarenta e cinco anos e de dois em dois anos para os condutores que tenham mais de quarenta e cinco anos.

§ 2.º Os serviços de viação podem sempre ordenar que qualquer condutor seja examinado pelo sub-inspector de saúde ou por outro médico, quando duvidem da existência das condições acima exigidas.

§ 3.º Não podem ser dispensados das condições exigidas neste artigo e seu § 1.º os indivíduos a que se referem os artigos 94.º e 95.º do Código da Estrada.

§ 4.º Os programas da prova técnica complementar, a que se refere êste artigo, serão publicados pelos serviços de viação depois de aprovados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 5.º Os serviços de viação poderão, quando julgarem conveniente, sujeitar à prova técnica complementar referida neste artigo os condutores que à data da publicação dêste decreto tenham registado nas suas cartas os averbamentos de mecânico, auto pesado ou serviço público sem que para êsse fim tenham prestado provas técnicas.

CAPÍTULO XI

Das penalidades

Art. 61.º As penalidades aplicáveis aos infractores das disposições do presente regulamento são:

1.º Pela transgressão do disposto no § 1.º do artigo 2.º, a multa de 500$, ficando o veículo apreendido até a resolução do tribunal, quando o seu proprietário não queira pagar ou depositar voluntàriamente a multa;

2.º Pela transgressão do disposto na alínea *c*) do n.º 4.º do artigo 18.º, multa de 30$ por cada fracção de 15 quilogramas de pêso a mais em cada volume;

3.º Pela exploração de transportes em automóveis pesados sem a devida concessão, multa de 250$, que será elevada ao dôbro em caso de reincidência;

4.º Pela transgressão do disposto no § único do artigo 36.º, multa de 150$;

5.º Pela transgressão do disposto no artigo 27.º, § único, e no artigo 37.º, multa de 30$;

6.º Pela transgressão dos horários aprovados, multa de 100$. Em caso de reincidência o concessionário não poderá empregar o carro onde se tenha dado a transgressão, na carreira que explora, durante todo o tempo que os serviços de viação determinarem e que não poderá ser inferior a dez dias nem superior a trinta;

7.º Pela inobservância de qualquer das disposições relativas a tarifas previstas no capítulo VII dêste regulamento, multa de 300$. Em caso de reincidência será aplicada a penalidade estabelecida para a reincidência da transgressão prevista no número anterior;

8.º Pela transgressão das disposições dos artigos 46.º e 51.º, §§ 2.º e 8.º, multa de 30$;

9.º Pelo emprêgo de veículos sem tabuleta (artigos 47.º e 48.º) ou pela sua utilização em serviços diversos dos indicados nas tabuletas, respectivamente as multas de 100$ e 300$.

Em caso de reincidência serão ainda aplicadas iguais multas, mas poderão ser cassadas as licenças dos veículos até resolução do tribunal, quando o respectivo proprietário se recusar a efectuar o pagamento ou depósito voluntário das multas.

10.º Pelo excesso de passageiros sôbre a lotação fixada nos termos do artigo 51.º, multa de 25$ por cada um;

11.º Pela inobservância das condições de segurança exigidas no artigo 50.º, proïbição de os automóveis circularem até devida reparação verificada pelos delegados dos serviços de viação, a que acrescerá a multa de 150$, quando as deficiências encontradas respeitarem aos órgãos de freio ou de direcção;

12.º Pela falta de comparência às inspecções a que se refere o artigo 50.º no dia e local designados, multa de 100$, além das penalidades previstas na lei geral;

13.º Pela transgressão das obrigações impostas no artigo 60.º, multa de 100$ ao infractor;

14.º Pelo não cumprimento das cláusulas da concessão ou licença, salvo caso de fôrça maior devidamente justificado, caducidade imediata da concessão, independentemente das sanções penais aplicáveis;

15.º Por qualquer transgressão não compreendida nos números anteriores, multa de 30$.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933.— António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Duarte Pacheco.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Conselho Superior de Viação

Modêlo do

Título de concessão de carreira

Licença n.º ... *Classificação da carreira* ...

Concedida a ..., residente em ..., concelho de ..., para efectuar carreiras de camionagem de { passageiros / mercadorias / mixto } pelo prazo de ... anos, a terminar em ... de ... de 193..., entre ... e ..., com os horários e tarifas aprovados que acompanham esta licença.

..., ... de ... de 193...

O Presidente,

...

(Sêlo em branco)

Dias em que se efectua a carreira	Percurso simples da carreira, em quilómetros	Número de viagens por mês	Classificação da carreira (*a*)	Percentagem do imposto de camionagem aplicável (*b*)	Imposto de camionagem a pagar mensalmente ...$...
...	...	...	...	...	Visto. (*c*) Sêlo em branco

(*a*) Independente, afluente, complementar, concorrente.
(*b*) Percentagem do imposto de camionagem a pagar: 100 por cento, 75 por cento, 50 por cento, 25 por cento.
(*c*) Visto da repartição de finanças.

Veículo número	Marca	Características aprovadas	
		Lotação	Carga útil, em toneladas

Lotação ou carga útil média dos veículos

Lotação ... Carga ...

Tarifas

Mínimas

Por passageiro-quilómetro ...
Por tonelada-quilómetro ...

Máximas

Por passageiro-quilómetro ...
Por tonelada-quilómetro ...

Os veículos empregados na carreira serão os mencionados neste título, podendo contudo ser substituídos por outros de igual ou menor lotação, embora de outras emprêsas ou indivíduos, nos termos do artigo 31.º do regulamento dos transportes em automóveis pesados.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto-lei n.º 22:719

Considerando que as despesas a cargo do Conselho Superior de Viação eram pagas em conta da verba do capítulo 9.º, artigo 135.º, n.º 2) «Despesas por contrapartida das receitas cobradas nos termos do Código da Estrada», do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações em vigor para o corrente ano económico;

Considerando que, tendo sido dada uma nova organização aos serviços de viação ordinária pelo decreto n.º 22:604, de 31 de Maio último, se torna necessário esclarecer por onde são custeadas as suas despesas no corrente mês;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. São satisfeitos em conta da verba do n.º 2) do artigo 135.º, capítulo 9.º, do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações actualmente em vigor os encargos resultantes da execução no actual ano económico do decreto n.º 22:604, de 31 de Maio último.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

MINISTÉRIO DA INSTRUÇÃO PÚBLICA

Direcção Geral do Ensino Primário

Repartição do Ensino Primário

1.ª Secção

Decreto-lei n.º 22:720

Reconhecendo-se que a redacção dada ao § 2.º do artigo 1.º do decreto n.º 21:695, de 29 de Setembro de 1932, não traduz a fórmula mais conveniente de prover à sustentação dos encargos das escolas do magistério primário de Coimbra e Braga;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. O § 2.º do artigo 1.º do decreto n.º 21:695, de 29 de Setembro de 1932, passa a ser redigido nos seguintes termos:

> Constitue encargo dos corpos administrativos locais o custeamento das despesas de material, pagamento de serviços e diversos respeitante às escolas do magistério primário de Coimbra e Braga.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

10.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto-lei n.º 22:721

Tornando-se necessário inscrever no orçamento do Ministério da Instrução Pública para o ano económico de 1932–1933 dotação destinada a ocorrer aos encargos com o pagamento dos emolumentos devidos ao Tribunal de Contas nos anos económicos de 1920–1921 a 1923–1924 pelo julgamento de contas da Biblioteca Nacional;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É inscrita no orçamento do Ministério da Instrução Pública para o ano económico de 1932–1933 a verba de 929$ destinada a ocorrer aos encargos com o pagamento de emolumentos devidos ao Tribunal de Contas pela Biblioteca Nacional, que fica descrita nos seguintes termos:

CAPÍTULO 3.º

Direcção Geral do Ensino Superior e das Belas Artes

Instrução artística

Bibliotecas e arquivos

Biblioteca Nacional

Diversos encargos:

Artigo 571.º-A — Encargos administrativos:

Para pagamento de emolumentos ao Tribunal de Contas pelo julgamento de contas dos anos económicos de 1920–1921 a 1923–1924 . . . . 929$00

Art. 2.º É anulada igual importância na dotação do n.º 1) «Publicidade e propaganda» do artigo 571.º «Diversos serviços» do capítulo 3.º do orçamento do Ministério da Instrução Pública para o ano económico de 1932–1933.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Decreto-lei n.º 22:722

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituïção, o Govêrno decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São autorizados no orçamento do Ministério da Instrução Pública para o ano económico de 1932–1933 os seguintes reforços de verbas:

CAPÍTULO 3.º

Direcção Geral do Ensino Superior e das Belas Artes

Instrução universitária

Universidade de Lisboa

(Anexos à Faculdade de Medicina)

Hospital Escolar

Despesas com o material:

Artigo 213.º — Aquisições de utilização permanente:

1) Aquisição de móveis:

a) Máquinas, aparelhos, instrumentos cirúrgicos e utensílios . . . . . 50.000$00

b) Mobiliário . . . . . 15.000$00

Artigo 214.º — Despesas de conservação e aproveitamento do material:

1) De imóveis:
Reparação e conservação do edifício. . . 30.000$00

3) De móveis:
b) Reparações e consertos de mobiliário 10.000$00

105.000$00

Academia das Ciências de Lisboa

Pagamento de serviços:

Artigo 398.º — Diversos serviços:

1) Publicidade e propaganda:
Publicações académicas, literárias e científicas, incluindo o dicionário e as obras de Pedro Nunes . . . . . 20.000$00

Art. 2.º São anuladas no orçamento do Ministério da Instrução Pública para o ano económico de 1932-1933 as seguintes importâncias:

CAPÍTULO 3.º

Direcção Geral do Ensino Superior e das Belas Artes

Instrução universitária

Universidade de Lisboa
(Anexos à Faculdade de Medicina)

Hospital Escolar

Pagamento de serviços:

Artigo 216.º — Despesas de higiene, saúde e confôrto:

1) Luz, aquecimento; lavagem, limpeza e outras despesas . . . . . 25.000$00

Diversos encargos:

Artigo 219.º — Encargos administrativos:

1) Alimentação de doentes . . . . . 80.000$00

105.000$00

Academia das Ciências de Lisboa

Despesas com o pessoal:

Artigo 391.º — Remunerações acidentais:

3) Serviço de bibliografia portuguesa e da bibliografia da Historia de Portugal:
Aos seus colaboradores. . . . . 20.000$00

Art. 3.º É alterada, no mesmo orçamento, a rubrica do capítulo 3.º, artigo 304.º, n.º 1), alínea *b*), que passa a ser redigida nos seguintes termos:

Para a remoção dos objectos do Museu de Arqueologia Histórica anexo à Reitoria.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Govêrno da República, 22 de Junho de 1933. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Anibal de Mesquita Guimarãis — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.*

Imprensa Nacional de Lisboa