



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO—1\$20

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

ASSINATURAS	
As três séries . . .	Ano 360\$
A 1.ª série . . .	140\$
A 2.ª série . . .	120\$
A 3.ª série . . .	120\$
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio	

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37 701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

## Aviso aos assinantes

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

Os preços são os seguintes:

As 3 séries: 360\$ por ano ou 200\$ por semestre

A 1.ª série: 140\$	»	80\$	»
A 2.ª série: 120\$	»	70\$	»
A 3.ª série: 120\$	»	70\$	»

Para o estrangeiro ou ultramar acrescentam os portes do correio.

## SUMÁRIO

### Ministério dos Negócios Estrangeiros:

**Decreto-Lei n.º 39 249**—Aprova, para ratificação, o Acordo sobre transportes aéreos celebrado entre o Governo de Portugal e o Governo dos Estados Unidos do Brasil, assinado em Lisboa em 10 de Dezembro de 1946.

### Ministério do Ultramar:

**Portaria n.º 14 427**—Abre um crédito na província ultramarina de Macau, destinado a reforçar uma verba inscrita na tabela de despesa extraordinária do orçamento geral de 1952 da referida província.

### Ministério da Economia:

Tabela de preços para os papéis, homologada nos termos do n.º 6.º da Portaria n.º 14 417.

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

### **Decreto-Lei n.º 39 249**

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovado, para ratificação, o Acordo entre o Governo de Portugal e o Governo dos Estados

Unidos do Brasil, assinado em Lisboa em 10 de Dezembro de 1946 e cujo texto em português é o seguinte:

### Acordo sobre transportes aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e Portugal

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo de Portugal, considerando:

Que as possibilidades sempre crescentes da aviação comercial são de importância cada vez mais relevante;

Que esse meio de transporte, pelas suas características essenciais, permitindo ligações rápidas, proporciona melhor aproximação entre as nações;

Que é conveniente organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares sem prejuízo dos interesses nacionais e regionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

Que se torna necessária a conclusão de um acordo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países:

Designaram para esse efeito representantes, os quais, devidamente autorizados, acordaram nas disposições seguintes:

#### ARTIGO 1.º

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no Anexo ao presente Acordo, a fim de que estabeleçam os serviços aéreos regulares no mesmo descritos (de ora avante referidos como «serviços convencionados»).

#### ARTIGO 2.º

1. Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado imediatamente ou em data posterior, ao critério da Parte Contratante a qual os direitos são concedidos, mas não antes que:

a) A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma empresa ou empresas aéreas para a rota ou rotas especificadas;

b) A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão (o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo n.º 2 deste artigo e as do artigo 4.º).

2. As empresas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos prescri-

tos pelas leis e regulamentos normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de empresas aéreas comerciais.

#### ARTIGO 3.º

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de assegurar a igualdade de tratamento:

1. As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras facilidades não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2. Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobresselentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos a bordo de aeronaves nesse território pela outra Parte Contratante, quer directamente quer pelas empresas aéreas pela mesma designadas (ou por conta destas), para serem usados pelas aeronaves das empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante, gozarão do tratamento dado à bandeira nacional ou à nação mais favorecida no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspecção ou outros direitos e encargos nacionais.

3. As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os combustíveis, óleos lubrificantes, sobresselentes, equipamento normal e provisões de bordo de tais aeronaves gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspecção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves em voo naquele território.

#### ARTIGO 4.º

Os certificados de navegabilidade, os diplomas de aptidão ou cartas de habilitação e as licenças concedidas ou validadas por uma das Partes Contratantes e ainda em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para o fim de exploração dos serviços convencionados. As Partes Contratantes reservam-se entretanto o direito de não reconhecer, relativamente ao sobrevoo do seu território, diplomas ou cartas e licenças concedidos a seus nacionais pela outra Parte Contratante ou por qualquer outro Estado.

#### ARTIGO 5.º

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de aeronaves empregadas na navegação aérea internacional ou relativos à exploração e à navegação das ditas aeronaves dentro dos limites do mesmo território serão aplicados às aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada ou saída do seu território de passageiros, tripulações ou carga de aeronaves (como sejam regulamentos concernentes à entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândega e quarentena) aplicar-se-ão aos passageiros, tripulações e cargas das aeronaves da empresa ou empresas aéreas designadas pela outra Parte Contratante quando no território da primeira Parte Contratante.

#### ARTIGO 6.º

Cada uma das Partes Contratantes reserva-se a faculdade de negar ou revogar o exercício dos direitos especificados no Anexo ao presente Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante quando não julgar suficientemente provado que uma

parte substancial da propriedade e o *contrôle* efectivo da referida empresa estão em mãos de nacionais da outra Parte Contratante, ou em caso de inobservância por essa empresa aérea das leis e regulamentos referidos no artigo 5.º supra ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em conformidade com este Acordo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, exceptuados os casos de adstramento de pessoal navegante.

#### ARTIGO 7.º

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acordo ou usar da faculdade prevista no artigo 6.º, poderá promover consultas entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tais consultas ser iniciadas dentro do prazo de sessenta dias, a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmadas por troca de notas por via diplomática.

#### ARTIGO 8.º

Qualquer divergência entre as Partes Contratantes, relativamente à interpretação ou à aplicação do presente Acordo ou seu Anexo, que não puder ser resolvida por meio de consultas deverá ser submetida ao parecer consultivo do Conselho Provisório da Organização Internacional Provisória da Aviação Civil, em conformidade com as disposições do artigo 3.º, secção 6 (8), do Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944, ou do órgão que lhe suceder, a menos que as Partes Contratantes concordem em submeter a divergência a um tribunal arbitral.

#### ARTIGO 9.º

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra do seu desejo de rescindir este Acordo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou ao órgão que lhe suceder. Feita a notificação, este Acordo deixará de vigorar seis meses depois da data do seu recebimento pela outra Parte Contratante, salvo se for retirada por acordo antes de expirar aquele prazo. Se não for acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebida catorze dias depois de o ter sido pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou pelo órgão que lhe suceder.

#### ARTIGO 10.º

Se uma convenção aérea multilateral, aceita por ambas as Partes Contratantes, entrar em vigor, o presente Acordo deverá ser modificado de modo que as suas disposições se conciliem com as da referida convenção.

#### ARTIGO 11.º

O presente Acordo substitui quaisquer actos, licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da sua assinatura, outorgados a qualquer título por qualquer das Partes Contratantes em favor de empresas aéreas da outra Parte Contratante.

#### ARTIGO 12.º

O presente Acordo será registado na Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, instituída pelo

Acordo Provisório sobre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944, ou no órgão que lhe suceder.

## ARTIGO 13.º

O presente Acordo entrará em vigor uma vez satisfeitas as exigências constitucionais de ambas as Partes Contratantes.

Pelo Governo de Portugal:

*A. O. Salazar.*

Pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil:

*Cunha Machado.*

*Alberto de Mello Flores.*

## ANEXO

1. O Governo dos Estados Unidos do Brasil concede ao Governo de Portugal o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas designadas pelo Governo de Portugal, serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro I anexo.

2. O Governo de Portugal concede ao Governo dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas designadas pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil, serviços aéreos nas rotas especificadas no quadro II anexo.

3. A empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes, nos termos do Acordo e do presente Anexo, gozarão no território da outra Parte Contratante do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais em todos os aeroportos designados para tráfego internacional, bem como do direito de desembarcar e embarcar tráfego internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos quadros anexos.

4. — *a)* A capacidade de transporte oferecida pelas empresas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfego;

*b)* Deverá haver justa e igual oportunidade para as empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes explorarem serviços aéreos nas rotas especificadas nos quadros anexos;

*c)* As empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou secções comuns de uma rota, os seus interesses mútuos, a fim de não afectarem indevidamente os respectivos serviços;

*d)* Os serviços explorados por uma empresa aérea designada segundo os termos de Acordo e seu Anexo terão por objectivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfego entre o país a que pertence a empresa e o país a que se destina o tráfego;

*e)* O direito de uma empresa aérea designada por uma Parte Contratante de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificados, tráfego internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais do desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceites pelas duas Partes Contratantes de modo que a capacidade seja adaptada:

- 1) A procura de tráfego entre o país de origem e os países de destino;
- 2) As exigências de uma exploração económica dos serviços considerados; e

3) A procura de tráfego existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

*f)* Nas relações com terceiros Estados o tráfego português-brasileiro beneficiará do regime previsto no n.º 3) da alínea anterior para o tráfego regional.

5. As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão a pedido de uma delas, a fim de determinarem se os princípios enunciados na secção 4 supra estão sendo observados pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes e, em particular, para evitar que o tráfego seja desviado em proporção injusta de qualquer das empresas designadas.

6. Se a empresa ou empresas aéreas designadas por uma das Partes Contratantes se acharem temporariamente impossibilitadas, por deficiências técnicas ou de material que possam ser supridas pela outra Parte Contratante, de gozar de justa e igual oportunidade para explorar os serviços aéreos considerados, a situação será examinada pelas duas Partes Contratantes, para que prestem o necessário auxílio às referidas empresas.

7. Quando se justificar, em razão de economia de exploração dos serviços, a realização do tráfego, além de determinado ponto da rota, por aeronave de capacidade diferente da empregada na secção anterior da mesma rota (de ora avante denominada «mudança de bitola») e quando essa mudança de bitola for feita num ponto do território de Portugal ou dos Estados Unidos do Brasil, a aeronave menor funcionará somente em conexão com a aeronave maior que chegar ao ponto de mudança, de forma a estabelecer um serviço conjugado, que aguardará, normalmente, a chegada da aeronave maior para o fim principal de levar além, na aeronave menor, até seu último destino, os passageiros que viajaram até ao território de Portugal ou dos Estados Unidos do Brasil na aeronave maior.

Fica igualmente entendido que a capacidade da aeronave menor será determinada principalmente em função do tráfego em trânsito na aeronave maior que exigir normalmente ser transportado para além. Quando existirem lugares vagos na aeronave menor, poderão ser preenchidos com passageiros de Portugal ou dos Estados Unidos do Brasil, respectivamente, sem prejuízo do tráfego local e excluída a cabotagem. Os mesmos princípios aplicar-se-ão à operação de mudança de bitola em sentido inverso.

8. — *a)* As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, em conformidade com o disposto nas alíneas seguintes e tomados em devida consideração todos os factores relevantes, tais como o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e bem assim as características de cada serviço;

*b)* As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes entre pontos no território de Portugal e pontos no território dos Estados Unidos do Brasil mencionados nos quadros anexos deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes;

*c)* Qualquer tarifa proposta pela empresa ou empresas aéreas designadas deverá ser submetida às autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes trinta dias, no mínimo, antes da data prevista para sua vigência, ficando entendido que esse período de trinta dias poderá ser reduzido em casos especiais se assim for acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas;

*d)* As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos serão tomadas em consideração para a fixação dessas tarifas;

*e)* Na falta de recomendações da referida Associação, as empresas portuguesas e brasileiras entender-se-

-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas secções comuns das duas linhas, após consulta, se for caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte;

f) No caso de as empresas não poderem chegar a acordo sobre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Caso as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes não cheguem a um acordo relativamente a uma tarifa conveniente, proceder-se-á em conformidade com o disposto no artigo 8.º

9. Enquanto permanecer em vigor o presente Acordo as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas às respectivas empresas aéreas designadas para explorar serviços aéreos nas rotas mencionadas nos quadros anexos ou em secções das referidas rotas. Esta troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações.

*A. O. Salazar.*

*Cunha Machado.*

*Alberto de Mello Flores.*

#### QUADRO I

##### Rotas portuguesas para o Brasil e através do território brasileiro

1) De Portugal, via pontos intermediários em África e ilha do Sal, para Natal ou Recife, Rio de Janeiro e S. Paulo, em ambos os sentidos.

2) De Portugal, via pontos intermediários em África e ilha do Sal, para Natal ou Recife, Rio de Janeiro e S. Paulo e ou Montevidéu para Buenos Aires e além, segundo rota razoavelmente directa, em ambos os sentidos.

#### QUADRO II

##### Rotas brasileiras para Portugal e através do território metropolitano e o de suas colónias

1) Do Brasil, via ilha do Sal e ou outros pontos intermediários em África, para Lisboa, em ambos os sentidos.

2) Do Brasil, via ilha do Sal e ou outros pontos intermediários em África, para Lisboa, e daí para:

- a) Paris e além, em rotas razoavelmente directas, em ambos os sentidos;
- b) Londres e além, em rotas razoavelmente directas, em ambos os sentidos;
- c) Madrid e pontos intermediários para Roma e além, em rotas razoavelmente directas, em ambos os sentidos.

*A. O. Salazar.*

*Cunha Machado.*

*Alberto de Mello Flores.*

#### Protocolo de assinatura

No decurso das negociações que terminaram com a assinatura do Acordo de Transportes Aéreos entre os Estados Unidos do Brasil e Portugal, firmado em Lisboa em data de hoje, os representantes das duas Partes Contratantes mostraram-se de acordo sobre os seguintes pontos:

1) As concessões previstas nos artigos 3.º e 5.º do Acordo deverão ser feitas na forma mais rápida e simples possível, a fim de evitar atrasos excessivos às aeronaves empregadas no transporte aéreo internacional, devendo as autoridades alfandegárias de ambas as Partes Contratantes usar da maior diligência na satisfação das formalidades e execução dos regulamentos respectivos.

2) Fica entendido que a excepção prevista na parte final do artigo 6.º do Acordo abrange tanto a adaptação especial como a formação geral do pessoal navegante. Quanto à formação geral, este entendimento só valerá pelos prazos que vierem a ser sugeridos para essa formação pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil ou pelo órgão que lhe suceder. Se, dentro do prazo de um ano, a contar do início da carreira portuguesa, a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil, ou o órgão que lhe suceder, nada sugerir ou concluir, as duas Partes Contratantes consultar-se-ão sobre o caso.

3) É reconhecido que a fixação de tarifas a aplicar por uma empresa aérea de uma Parte Contratante entre o território da outra Parte Contratante e o de um terceiro país é assunto complexo, cuja solução de conjunto não poderá ser encontrada por consulta unicamente entre dois países. É observado, além disso, que o modo de fixação das referidas tarifas está sendo objecto de estudo pela Organização Internacional Provisória de Aviação Civil. Nessas condições, fica entendido:

- a) Que, até à aceitação por ambas as Partes Contratantes das recomendações que a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil venha a fazer sobre a matéria, tais tarifas serão apreciadas em função das disposições da alínea c) da secção 4 do Anexo ao Acordo;
- b) Que, não conseguindo a Organização Internacional Provisória de Aviação Civil estabelecer um meio de determinar tais tarifas a contento das duas Partes Contratantes, poderá ter lugar a consulta prevista no artigo 7.º do Acordo.

4) A remessa de somas recebidas pelas empresas aéreas designadas das Partes Contratantes far-se-á de acordo com as formalidades cambiais das duas Partes Contratantes, as quais concederão amplas facilidades para as transferências decorrentes dessas operações.

Feito em Lisboa, aos 10 dias de Dezembro de 1946.

Pelo Governo de Portugal:

*A. O. Salazar.*

Pelo Governo dos Estados Unidos do Brasil:

*Cunha Machado.*

*Alberto de Mello Flores.*

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

Paços do Governo da República, 19 de Junho de 1953. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Fazenda

1.ª Repartição

2.ª Secção

Portaria n.º 14 427

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do artigo 8.º do Decreto n.º 35 770, de 29 de Julho de 1946, abrir em Macau um crédito especial de 125.000\$, com contrapartida nos

saldos das contas de exercícios findos, destinado a reforçar a verba do capítulo 12.º, artigo 218.º, n.º 6) «Despesa extraordinária — Despesas extraordinárias — Estudos e projectos», da tabela de despesa extraordinária do orçamento geral de 1952 daquela provincia ultramarina.

Ministério do Ultramar, 19 de Junho de 1953.—  
O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmento Rodrigues*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Macau.—*M. M. Sarmento Rodrigues*.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Inspeção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais

4.ª Repartição

A tabela dos preços do papel, homologada nos termos do n.º 6.º da Portaria n.º 14 417, de 11 de Junho de 1953, é a seguinte:

Tipo de papel	Referência	Composição fibrosa	Peso	Grau de colagem	Acabamento	Cor	Aspecto à transparência	Preço — Fábrica
Máquina de escrever . . . . .	MA	I-5	50	50	A	1	VF, VEF	11\$10
	MA	I-5	50	50	A	3 a 5	VF, VEF	11\$70
	MA	I-5	50	50	A	6 e 7	VF, VEF	12\$10
	MAA	I-5	60, 70	50	A	1	VF, VEF	11\$00
	MAA	I-5	60, 70	50	A	3 a 5	VF, VEF	11\$60
	MAA	I-5	60, 70	50	A	6 e 7	VF, VEF	12\$00
Registro . . . . .	RA	I-5	90, 100, 120	50	A	1	S/	11\$70
	AA	I-5	100	50	A	1	VF	11\$20
Almaço . . . . .	AA	I-5	100	50	A	5	VF	11\$70
	DA	I-5	90, 120	40	A	1	S/	11\$70
Desenho . . . . .	EA	I-5	50	50	C	1	S/	10\$80
	EAA	I-5	65, 75, 90	50	C	1	S/	10\$70
	EB	III-2	50	50	C	2	S/	9\$20
	EBB	III-2	60, 70, 80	50	C	2	S/	9\$10
	EC	V-2	55, 65, 75	50	C	2	S/	8\$40
	SVA	I-4	25	40	S/	1	S/	15\$70
Segundas vias . . . . .	SVAA	I-4	25	40	S/	3 a 5	S/	16\$20
	SVAA	I-4	25	40	S/	6	S/	16\$60
	SCA	VII-1	50	40	F	2	S/	8\$00
	SCA	VII-1	50	40	F	3 a 5	S/	8\$70
Sobrescritos comerciais . . . . .	SCAA	VII-1	60, 70	40	F	2	S/	7\$90
	SCAA	VII-1	60, 70	40	F	3 a 5	S/	8\$60
	KA	III-3	30	30	F	2	S/	8\$20
	KA	III-3	45	30	F	2	S/	8\$00
Kraft . . . . .	KAA	III-3	60, 90, 110	30	F	2	S/	7\$80
	TRA	V-2	50	30	S/	2	S/	7\$80
	TRA	V-2	50	30	S/	3 a 5	S/	8\$50
	TRA	V-2	50	30	S/	6 e 7	S/	8\$90
	TRAA	V-2	70, 90, 110	30	S/	2	S/	7\$80
	TRAA	V-2	70, 90, 110	30	S/	3 a 5	S/	8\$40
	TRAA	V-2	70, 90, 110	30	S/	6 e 7	S/	8\$80
	P-32	VII-1	50	20	F	2	S/	7\$80
	P-32-A	VII-1	50	20	F	3 a 5	S/	8\$50
	P-32-A	VII-1	50	20	F	6 e 7	S/	8\$90
Embalagem corrente . . . . .	SWCA	IV-4	55	40	F	2	S/	8\$40
	SWCA	IV-4	70, 90, 110	40	F	2	S/	8\$30
	SWCB	IV-4	55	40	F	3 a 5	S/	9\$10
	SWCB	IV-4	55	40	F	6 e 7	S/	9\$50
	SWCB	IV-4	70, 90, 110	40	F	3 a 5	S/	9\$00
	SWCB	IV-4	70, 90, 110	40	F	6 e 7	S/	9\$40
	ZA	VII-2	50	20	S/	2	S/	6\$00
	CTA	S/	55	20	S/	2	S/	4\$50
	CTB	S/	55	20	S/	7	S/	5\$60
	CTC	S/	50	20	S/	1	S/	5\$70
Costaneira . . . . .	ESA	S/	80, 100, 120	20	S/	2	S/	4\$40
	ESA	S/	130, 140	20	S/	2	S/	4\$40
	ESA	S/	160	20	S/	2	S/	4\$40
	ESB	S/	80, 100, 120	20	S/	3 a 5	S/	5\$70
	ESB	S/	80, 100, 120	20	S/	6 a 8	S/	6\$10
	ESB	S/	130, 140	20	S/	3 a 5	S/	5\$80
	ESB	S/	130, 140	20	S/	6 a 8	S/	6\$20
	ESB	S/	160	20	S/	3 a 5	S/	5\$80
	ESB	S/	160	20	S/	6 a 8	S/	6\$20
	ESC	S/	80, 100, 120	20	S/	1	S/	5\$70
Copiador . . . . .	ESC	S/	130, 140	20	S/	1	S/	5\$20
	ESC	S/	160	20	S/	1	S/	5\$20
	COA	I-4	17	20	S/	1	S/	17\$50
	SEA	III-1	17	20	S/	2	S/	16\$60
Seda . . . . .	SEAA	III-1	17	20	S/	3 a 5	S/	17\$10
	SEAA	III-1	17	20	S/	6 a 8	S/	17\$50

Tipo de papel	Referência	Compo- sição fibrosa	Peso	Grau de colagem	Acabamento	Cor	Aspecto à transparên- cia	Preço — Fábrica	
Affiche . . . . .	AFA	IV-4	22	25	S/	2	S/	15,30	
	AFAA	IV-4	22	25	S/	3 a 5	S/	16,00	
	AFAA	IV-4	22	25	S/	6 a 8	S/	16,30	
	AFB	VI-2	30	25	S/	2	S/	9,70	
	AFBB	VI-2	30	25	S/	3 a 5	S/	10,40	
	AFBB	VI-2	30	25	S/	6 a 8	S/	10,80	
Mata-borrão . . . . .	MBA	I-4	55, 100	—	S/	1	S/	8,54	
	MBA	I-4	55, 100	—	S/	3 a 5	S/	9,00	
	MBA	I-4	55, 100	—	S/	6 e 7	S/	9,40	
	MBA	I-4	260	—	S/	1	S/	8,55	
	MBA	I-4	260	—	S/	3 a 5	S/	9,10	
	MBA	I-4	260	—	S/	6 e 7	S/	9,55	
	CLA	I-5	160	30	C	1	S/	10,60	
	CLA	I-5	180	30	C	1	S/	10,60	
	CLA	I-5	240	30	C	1	S/	10,70	
	CLA	I-5	320	30	C	1	S/	10,80	
	CLAA	I-5	160	30	C	3 a 5	S/	11,20	
	CLAA	I-5	160	30	C	6 a 8	S/	11,60	
	CLAA	I-5	180	30	C	3 a 5	S/	11,20	
	CLAA	I-5	180	30	C	6 a 8	S/	11,60	
	CLAA	I-5	240	30	C	3 a 5	S/	11,30	
	CLAA	I-5	240	30	C	6 a 8	S/	11,70	
	CLAA	I-5	320	30	C	3 a 5	S/	11,40	
	Cartolina . . . . .	CLAA	I-5	320	30	C	6 a 8	S/	11,80
CLB		V-1	160	30	C	2	S/	9,60	
CLB		V-1	180	30	C	2	S/	9,60	
CLB		V-1	240	30	C	2	S/	9,70	
CLB		V-1	320	30	C	2	S/	9,70	
CLBB		V-1	160	30	C	3 a 5	S/	10,30	
CLBB		V-1	160	30	C	6 a 8	S/	10,70	
CLBB		V-1	180	30	C	3 a 5	S/	10,30	
CLBB		V-1	180	30	C	6 a 8	S/	10,70	
CLBB		V-1	240	30	C	3 a 5	S/	10,40	
CLBB		V-1	240	30	C	6 a 8	S/	10,80	
CLBB		V-1	320	30	C	3 a 5	S/	10,40	
CLBB		V-1	320	30	C	6 a 8	S/	10,80	
CLHB		V-1	320	30	C	6 a 8	S/	10,80	
CXA		I-5	200	25/5	F	1/2	S/	9,00	
CXA		I-5	240	25/5	F	1/2	S/	9,10	
Cartolina dúplice . . . . .		CXA	I-5	320	25/5	F	1/2	S/	9,20
		CXB	V-1	200	25/5	F	2	S/	8,60
	CXB	V-1	240	25/5	F	2	S/	8,70	
	CXB	V-1	320	25/5	F	2	S/	8,80	
	IA	I-5	50	20	A, C, O	1	VES/	9,50	
	IA	I-5	50	20	A, C, O	3 a 5	VES/	10,10	
Impressão . . . . .	IA	I-5	50	20	A, C, O	6 e 7	VES/	10,50	
	IAA	I-5	60, 80, 90, 100	20	A, C, O	1	VES/	9,40	
	IAA	I-5	60, 80, 90, 100	20	A, C, O	3 a 5	VES/	10,00	
	IAA	I-5	60, 80, 90, 100	20	A, C, O	6 e 7	VES/	10,40	
	IB	I-5	50	20	A, C, O	1	S/	9,30	
	IB	I-5	50	20	A, C, O	3 a 5	S/	9,90	
	IB	I-5	50	20	A, C, O	6 e 7	S/	10,30	
	IBB	I-5	60, 80, 90, 100 110, 120	20	A, C, O	1	S/	9,20	
	IBB	I-5	60, 80, 90, 100 110, 120	20	A, C, O	3 a 5	S/	9,80	
	IBB	I-5	60, 80, 90, 100 110, 120	20	A, C, O	6 e 7	S/	10,20	
	IC	III-2	55, 70, 90	20	A, C	1	S/	8,70	
	IC	III-2	55, 70, 90	20	A, C	3 a 5	S/	9,30	
IC	III-2	55, 70, 90	20	A, C	6 e 7	S/	9,70		
Jornal . . . . .	ID	V-1	55, 65, 80, 100 120	20	A, C	2	S/	8,20	
	JA	VII-2	50	20	C	2	S/	6,20	
	CA	V-1	55, 65, 80	20	F	2	S/	8,90	
Cartaz . . . . .	CPA	VI-2	40	30	A, C	3 a 5	S/	8,50	
	CPA	VI-2	40	30	A, C	6 a 8	S/	8,90	
	CPAA	VI-2	55, 70, 100	30	A, C	3 a 5	S/	8,30	
Capas . . . . .	CPAA	VI-2	55, 70, 100	30	A, C	6 a 8	S/	8,70	
	DB	I-5	65, 85	20	S/	1	S/	8,90	
Duplicador . . . . .	VA	III-3	40	40	S/	2	S/	14,60	
	VA	III-3	60, 90	40	S/	2	S/	13,90	
Vegetal . . . . .	SB	IV-4	18	20	F	2	S/	14,50	
Sulfito . . . . .	CNA	IV-4	80, 100, 120	30	F	2	S/	8,80	
Cenário . . . . .									

Inspecção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais, 12 de Junho de 1953.— O Engenheiro Inspector-Geral, Fausto Carreira.