



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$80

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\$	Semestre . . . . . 200\$
A 1.ª série . . . .	o 140\$	" . . . . . 80\$
A 2.ª série . . . .	o 120\$	" . . . . . 70\$
A 3.ª série . . . .	o 120\$	" . . . . . 70\$

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.

## SUMÁRIO

### Ministério da Justiça:

**Portaria n.º 15 483** — Aumenta com um copista os quadros do pessoal auxiliar das Conservatórias do Registo Predial de Lamego e de Oliveira de Azeméis e serviços anexados dos registos civil e predial de S. João da Pesqueira.

### Ministério das Comunicações:

**Decreto-Lei n.º 40 261** — Cria um adicional sobre o imposto de camionagem devido pelo transporte de passageiros em carreiras regulares e provisórias classificadas de concorrentes, que constituirá receita do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

**Portaria n.º 15 484** — Fixa em \$30(8) por passageiro-quilómetro o limite mínimo tarifário das carreiras concorrentes.

**Despacho ministerial** — Eleva a tarifa geral de transportes de passageiros nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

### Ministério das Corporações e Previdência Social:

**Decreto-Lei n.º 40 262** — Estabelece os termos em que se constituirá a Caixa de Previdência dos Ferroviários.

## MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Direcção-Geral dos Registos e do Notariado

### Portaria n.º 15 483

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Justiça, que, nos termos do § único do artigo 82.º da Lei n.º 2049, de 6 de Agosto de 1951, sejam aumentados com um lugar de copista os quadros do pessoal auxiliar das Conservatórias do Registo Predial de Lamego e Oliveira de Azeméis e serviços anexados dos registos civil e predial de S. João da Pesqueira.

Ministério da Justiça, 29 de Julho de 1955. — O Ministro da Justiça, *João de Matos Antunes Varela*.

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

### Decreto-Lei n.º 40 261

1. As carreiras de transportes automóveis classificadas de concorrentes, transportando tráfego que normalmente pertenceria ao caminho de ferro, dificilmente se justificam num sistema coordenado de transportes terrestres, que visa necessariamente a evitar a sobreposição de meios, dando a cada um a fun-

ção económica que lhe está reservada e conjugando-os em ordem a assegurar o transporte de pessoas e mercadorias nas condições mais económicas.

Como, porém, as carreiras concorrentes são de manifesta utilidade para as populações das localidades que, embora relativamente próximas do caminho de ferro, têm dificuldades de ligação com este, a lei admite a sua existência, não sem que, através de medidas de natureza diversa, procure impedir que a respectiva exploração agrave as grandes dificuldades financeiras do caminho de ferro, imprescindível à economia e à defesa do País, não obstante os avultados *deficits* registados de ano para ano.

Para tal fim lançou-se mão, fundamentalmente, do imposto de camionagem — instituído com o objectivo de estabelecer o equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres — e da fixação de um limite mínimo tarifário.

Assim, as carreiras concorrentes pagam o dobro do imposto de camionagem devido pelas carreiras afluentes, complementares e independentes e a respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro é superior em 10 por cento à base do cálculo dos preços de transporte de passageiros na 3.ª classe do caminho de ferro.

O facto de a tarifa das carreiras concorrentes ser mais elevada que a ferroviária tem inteira justificação, relativamente aos utentes, na medida em que, devido à maior maleabilidade do transporte automóvel, a utilização daquelas carreiras representa maior comodidade para eles.

Acresce que é intenso o tráfego das carreiras concorrentes, o que mostra que a aludida diferença tarifária não afecta a economia das empresas.

2. A revisão dos vencimentos e salários do pessoal da C. P., bem como o acréscimo que sofreu a contribuição da empresa para as caixas de reformas e pensões e do abono de família do mesmo pessoal, trouxeram novos encargos, da ordem dos 60 000 contos por ano, para fazer face aos quais se adoptaram várias medidas destinadas a criar a necessária receita, sem o que se agravaria naquela importância o *deficit* anual.

Entre essas medidas figura a elevação das bases do cálculo dos preços do transporte de passageiros no caminho de ferro, levada a cabo por despacho ministerial desta data.

Por este motivo, dentro da orientação acima exposta e a fim de manter o desnível existente entre a tarifa mínima das carreiras concorrentes e a base para o cálculo do preço de transporte de passageiros na 3.ª classe do caminho de ferro, cumpria elevar aquela em medida correspondente ao agravamento sofrido por esta, o que se faz por portaria também desta data.

Dado, porém, que as empresas exploradoras destas carreiras desfrutam de uma situação financeira desafio-

gada, aquela elevação, no caso de para elas reverter a correspondente receita, viria acrescentar os seus lucros, já suficientemente remuneradores, quando é certo que o aumento de receita previsto com a alteração das tarifas ferroviárias não chega para fazer face a 50 por cento dos novos encargos.

Nestas condições, entende o Governo que a receita de exploração das carreiras concorrentes de passageiros, na medida em que advier da elevação da respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro, deve reverter para o Fundo Especial de Transportes Terrestres e ter a aplicação das demais receitas deste Fundo.

Para esse fim cria o presente diploma um adicional ao imposto de camionagem pago por aquelas carreiras.

3. Aproveita-se também a oportunidade para esclarecer, de modo que desapareçam as dúvidas que até agora se têm levantado, o que deve entender-se por tarifa mínima para efeitos do cálculo do imposto de camionagem devido pelas carreiras regulares e provisórias de passageiros.

Nestes termos:

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 1.º Sobre o imposto de camionagem devido pelo transporte de passageiros em carreiras regulares e provisórias classificadas de concorrentes, no todo ou em parte do percurso, passa a incidir um adicional constituído pelo produto daquele imposto por um coeficiente calculado pela fórmula:

$$C = \frac{0,44 (T_{\min_2} - T_{\min_1})}{0,06 T_{\min_2}}$$

em que  $C$  é o coeficiente,  $T_{\min_1}$  o preço mínimo em escudos por passageiro-quilómetro da tabela de preços em vigor à data da publicação do presente diploma e  $T_{\min_2}$  aquele que vigorar posteriormente.

§ 1.º A Direcção-Geral de Transportes Terrestres indicará às secções de finanças, para o efeito de por elas ser calculado o adicional devido, qual é, para cada carreira, o respectivo coeficiente.

§ 2.º O pagamento do adicional fica sujeito ao disposto no artigo 212.º do Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948.

Art. 2.º O adicional referido no artigo anterior constitui receita do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Art. 3.º A tarifa mínima designada por  $T_{\min}$  na fórmula de liquidação do imposto de camionagem nas carreiras regulares e provisórias de passageiros, a que se refere o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 37 191, de 24 de Novembro de 1948, representa o preço mínimo em escudos por passageiro-quilómetro das tabelas de preços aprovados para as referidas carreiras.

Art. 4.º Este decreto entra em vigor em 1 de Setembro de 1955.

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

Paços do Governo da República, 29 de Julho de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.

#### Portaria n.º 15 484

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do disposto no artigo 145.º do Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, que seja fixado em \$30(8) por passageiro-quilómetro o limite mínimo tarifário das carreiras concorrentes.

Esta portaria entra em vigor em 1 de Setembro de 1955, revogando na parte aplicável a Portaria n.º 12 912, de 4 de Agosto de 1949.

Ministério das Comunicações, 29 de Julho de 1955. — O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.

#### Despacho ministerial

A revisão das remunerações do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), que só agora, com a reorganização dos serviços e consequente reforma da estrutura e composição dos quadros, foi possível levar a cabo, pela conclusão das negociações referentes ao acordo colectivo de trabalho entre aquela empresa e os sindicatos nacionais interessados, determinou um aumento de despesa superior a 60 000 contos por ano.

Esta verba é composta por uma parcela que corresponde à simples aplicação ao pessoal existente das novas tabelas de vencimentos, da ordem dos 47 000 contos, e por outras correspondentes ao aumento dos encargos com o preenchimento de vagas, admissões e promoções e com as contribuições para as caixas de reforma e pensões e de abono de família.

Torna-se, por conseguinte, necessário, a fim de não agravar ainda mais a situação deficitária da empresa, criar as receitas precisas para fazer face aos novos encargos referidos.

Entre as medidas que o Governo decidiu adoptar para tal fim figura a elevação da tarifa de passageiros:

Nestes termos:

1.º Usando da faculdade que me confere o Decreto-Lei n.º 37 351, de 24 de Março de 1949, determino que as bases para o cálculo dos preços da tarifa geral de transportes, título I, «Passageiros», aprovada pelo Decreto-Lei n.º 35 198, de 24 de Novembro de 1945, passem a ser, no tocante às 2.ª e 3.ª classes, respectivamente de \$38 e \$28.

2.º De harmonia com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, aprovo a elevação do preço especial de 1.ª classe por passageiro-quilómetro de \$38 para \$40.

Ministério das Comunicações, 27 de Julho de 1955. — O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.

### MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 40 262

De longa data vem sendo sentida a necessidade de rever a organização da previdência do pessoal ferroviário, em ordem à fusão das várias instituições em funcionamento, tendo sido para tal efeito nomeada uma comissão de estudos, através das portarias de 11 de Dezembro de 1947 e 8 de Agosto de 1952.

Foi facilitada a consecução daquele objectivo pelo Decreto-Lei n.º 39 557, de 9 de Março de 1954, em que se determinou a unificação da administração das Caixas de Reformas e Aposentações do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sob uma direcção assistida de uma comissão de reformas, de que fazem parte representantes dos beneficiários de cada uma das caixas.

No presente diploma, em que se atende aos trabalhos apresentados pela referida comissão de estudos, efectua-se desde já, em relação ao pessoal daquela Companhia, a unificação pretendida, assegurando-se aos inscritos nas caixas actuais a manutenção dos benefícios estabelecidos nos regulamentos em vigor.

No respeitante à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril, criam-se as condições de uniformidade indispensáveis para se completar a unificação, por simples portaria, na oportunidade que se julgar conveniente.

Tornam-se extensivos os benefícios da previdência na invalidez, velhice e morte a todo o pessoal de carácter permanente da Companhia que actualmente, em número de cerca de 4000, se encontra sem aquela protecção obrigatória, adoptando-se para este um esquema de benefícios análogo ao praticado em relação aos trabalhadores das empresas do comércio e indústria, o qual será também aplicável aos que de futuro sejam admitidos em quaisquer dos quadros da Companhia, com exclusão do pessoal eventual ou adventício, estagiário, e da polícia privativa — este por estar já ao abrigo da Caixa Geral de Aposentações e aqueles pelo carácter transitório da sua afectação ao serviço.

Prevê-se a extensão do mesmo esquema de benefícios ao pessoal já abrangido obrigatoriamente na previdência em condições menos favoráveis, bem como a faculdade de o restante pessoal obter, mediante o pagamento das respectivas contribuições, a contagem na nova caixa do seu tempo de serviço anterior.

A nova caixa assumirá a concessão de abono de família a todo o pessoal da Companhia, continuando a cargo desta última a prestação de benefícios do seguro na doença: assistência médica e subsídio.

Torna-se uniforme a contribuição dos actualmente inscritos nas caixas de pensões e aposentações do pessoal ferroviário, sem qualquer sacrifício para os interessados, em consequência da dispensa de contribuições do pessoal para abono de família, que também se determina no presente diploma.

Impõe-se à exploração da Companhia a responsabilidade pela integração das pensões e subsídios, o que permite dispensar o depósito normal das contribuições patronais. Estando já a ser cobertas por avultadas subvenções da Companhia as pensões em curso, pontualmente pagas aos reformados e familiares pelas caixas respectivas, dispensa-se também o pagamento das contribuições presentemente em dívida.

Considerando que se mantém o esquema específico das prestações asseguradas pelas caixas actuais e dado o regime privativo de financiamento da nova caixa, afasta-se a aplicação às mesmas instituições do regime geral de transferências de inscrição vigente nas outras caixas de previdência. Garante-se, porém, nos casos de cancelamento, a conservação de direitos perante a nova caixa e faz-se cessar, com ressalva dos estrangeiros, o direito ao reembolso de contribuições por rescisão do contrato de trabalho.

Nesta conformidade, mantêm-se os compromissos presentes e futuros, tomados em relação aos inscritos nas actuais caixas do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e estabelece-se, de acordo com as possibilidades da empresa e da exploração dos

serviços, a garantia do esquema normal de previdência em favor de todo o pessoal de carácter permanente.

Sem qualquer cerceamento das situações adquiridas e em formação, conferem-se melhorias substanciais a alguns milhares de trabalhadores.

No conjunto das suas disposições constitui o presente diploma a consolidação efectiva da segurança social do pessoal ferroviário.

Nestes termos:

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 1.º Todos os empregados e assalariados de carácter permanente ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que não estejam actualmente abrangidos pelas caixas referidas no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 39 557, de 9 de Março de 1954, passam a contribuir, a partir de 1 de Julho de 1955, com 5 por cento das suas remunerações normais para a Caixa de Previdência dos Ferroviários, que será constituída ao abrigo do disposto na segunda parte do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 32 674, de 20 de Fevereiro de 1943, e se destinará a conceder pensões de reforma por invalidez e velhice e subsídios por morte, e assumirá a concessão do abono de família em conformidade com o disposto no respectivo regulamento e no presente diploma.

§ 1.º Será inscrito na Caixa de Previdência dos Ferroviários todo o pessoal que, de futuro, ingressar em qualquer dos quadros da Companhia, excluído apenas o pessoal eventual ou adventício e o da polícia privativa e os aprendizes e praticantes, os quais, porém, beneficiarão de abono de família.

§ 2.º É aplicável o disposto no corpo deste artigo aos beneficiários da Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal admitidos ao serviço desta Companhia depois de 15 de Outubro de 1938 e que actualmente se encontrem ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tomando-se em conta na Caixa de Previdência dos Ferroviários o tempo de contribuição naquela Caixa.

§ 3.º Ao pessoal referido no corpo deste artigo será facultada a contagem, na Caixa de Previdência dos Ferroviários, da totalidade ou parte do tempo de serviço na Companhia, mediante o pagamento das respectivas contribuições, nos termos a definir no regulamento da mesma Caixa.

Art. 2.º Da aprovação do Regulamento da Caixa de Previdência dos Ferroviários resultará a fusão, nesta instituição, das caixas mencionadas no artigo antecedente e das Caixas Privativa do Pessoal das Oficinas e de Invalidez do Pessoal Contratado da C. P., a cujos beneficiários ou sócios será assegurada a manutenção das prestações previstas nos respectivos regulamentos em vigor, nas modalidades de invalidez, velhice e morte.

Art. 3.º Aos beneficiários cujas inscrições sejam canceladas na Caixa de Previdência dos Ferroviários será assegurada a conservação dos direitos perante a mesma instituição, de harmonia com o regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 39 365, de 21 de Setembro de 1953, não sendo aplicável à mesma Caixa o disposto naquele diploma e no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 426, de 23 de Maio de 1949, sobre transferências de capital.

§ único. É mantido apenas em relação aos estrangeiros, nos termos do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37 426, o direito ao reembolso de contribuições em consequência da saída dos quadros da Companhia.

Art. 4.º Constitui encargo da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a integração

das pensões e subsídios, ficando dispensada a mesma Companhia do depósito normal das contribuições patronais estabelecidas nos actuais regulamentos das caixas do seu pessoal e das que forem previstas no Regulamento da Caixa do Pessoal Ferroviário, bem como da entrega de quaisquer outras receitas consignadas às caixas pelos regulamentos em vigor.

§ único. A dispensa estabelecida neste artigo é extensiva às contribuições patronais e dos beneficiários, referentes às actuais caixas do pessoal da Companhia, em dívida à entrada em vigor do presente diploma.

Art. 5.º A partir de 1 de Julho de 1955 será de 6 por cento das remunerações normais a contribuição dos beneficiários das caixas referidas no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 39 557, com ressalva do disposto no § 2.º do artigo 1.º do presente decreto-lei.

§ único. Cessa a partir da mesma data a contribuição do pessoal prevista no Regulamento da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses.

Art. 6.º Consideram-se remunerações normais, para os efeitos do disposto nos artigos 1.º e 5.º, os vencimentos de categoria e os prémios de percurso.

Art. 7.º É aplicável à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril o disposto no artigo 3.º e seu parágrafo e no artigo 5.º do presente diploma.

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

Paços do Governo da República, 29 de Julho de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.