



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 4\$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\$
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 de 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.

Administração da Imprensa Nacional de Lisboa

AVISO

Para os devidos efeitos se comunica que, por ordem superior, não serão aceites originais destinados ao «Diário do Governo» que não tragam aposta a ordem para a publicação devidamente assinada, devendo ser autenticada a assinatura pelo respectivo selo branco.

SUMÁRIO

Ministério das Finanças:

Decreto-Lei n.º 40 273 — Eleva para 11:000.000\$ o limite de emissão de moeda divisionária de \$10, fixado pelo Decreto-Lei n.º 39 089.

Ministério do Ultramar:

Decreto n.º 40 274 — Encarrega o Serviço de Aeronáutica Civil do Estado da Índia de promover o estabelecimento dos Serviços de Transportes Aéreos do mesmo Estado.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações:

Decreto-Lei n.º 40 275 — Introduce alterações no Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, e rectifica duas disposições do artigo 4.º do referido decreto-lei.

Ministério das Comunicações:

Portaria n.º 15 495 — Introduce alterações no Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto n.º 39 987.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 40 273

Reconhecendo-se, em face do número de moedas divisionárias de \$10 (bronze) em circulação, a conveniência de proceder a nova cunhagem além do limite estabelecido no Decreto-Lei n.º 39 089, de 24 de Janeiro de 1953, de modo a satisfazer as necessidades do público e a garantir a função económica da mesma moeda;

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. O limite de emissão de moeda divisionária de \$10, fixado pelo Decreto-Lei n.º 39 089, de 24 de Janeiro de 1953, é elevado para 11:000.000\$.

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

Paços do Governo da República, 8 de Agosto 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*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral da Aeronáutica Civil

Decreto n.º 40 274

O Decreto-Lei n.º 40 257, de 21 de Julho de 1955, criou no Estado da Índia o Serviço de Aeronáutica Civil. É agora necessário criar os Serviços de Transportes Aéreos, que devem assegurar as ligações aéreas dentro do território daquele Estado e com alguns países estrangeiros.

É manifestamente urgente o funcionamento das carreiras que estes Serviços devem organizar.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º O Serviço de Aeronáutica Civil do Estado da Índia é encarregado de promover o estabelecimento dos Serviços de Transportes Aéreos do Estado da Índia, com o fim de assegurar a execução das carreiras aéreas que forem aprovadas.

§ único. Os Serviços de Transportes Aéreos funcionarão em regime experimental durante o tempo de serviço que for considerado necessário pelo governador-geral.

Art. 2.º Enquanto não forem definitivamente organizados os quadros dos Serviços de Transportes Aéreos, o pessoal estritamente indispensável será nomeado pelo Ministro do Ultramar, em regime de comissão eventual de serviço, quando já pertença a outros quadros do Es-

tado, ou contratado pelo governador-geral, segundo quadros provisórios que poderá estabelecer.

Art. 3.º Seja qual for a modalidade do seu provimento, o pessoal dos Serviços de Transportes Aéreos terá direito a gratificações especiais de voo e de serviços extraordinários diurnos ou nocturnos e a casa fornecida pelo Estado, quando deva residir nas proximidades dos aeródromos.

§ 1.º O governador-geral, ouvido o Conselho de Governo, estabelecerá o quantitativo das gratificações referidas no corpo do artigo, podendo fixar um mínimo mensal de gratificações a pagar ao pessoal que normalmente execute missões de voo.

§ 2.º O direito a casa fornecida pelo Estado pode ser substituído por um subsídio de renda de casa.

Art. 4.º A realização de despesas pelos Serviços de Transportes Aéreos obedecerá às regras de contabilidade que forem prescritas em regulamento.

Art. 5.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

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

Paços do Governo da República, 8 de Agosto de 1955.— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado da Índia.— *R. Ventura*.

MINISTÉRIOS DO ULTRAMAR E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 40 275

A publicação do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, provocou extenso, vivo e por vezes desencontrado debate.

Tratando-se, como efectivamente se trata, de um diploma cujo objecto respeita a todos os cidadãos, pois todos, em maior ou menor escala, são forçados, na prossecução dos respectivos interesses, a utilizarem as vias públicas, não pode surpreender que assim tenha acontecido. Com efeito, a regulamentação do trânsito só pode fazer-se à custa do mútuo sacrifício de tais interesses. É natural, portanto, que aqueles cuja liberdade é de algum modo restringida vejam em tal limitação motivo de queixumes, censuras e reivindicações.

O diploma em causa foi também, no desenvolvimento de um aviso prévio, apreciado na Assembleia Nacional, que, sem fazer a crítica do mesmo no tocante à sua estrutura geral, emitiu o voto de que algumas das suas disposições fossem revistas com urgência.

Este voto, quer pela interessada discussão que o precedeu, quer pela alta entidade de que proveio — e sem que se esquecessem observações de outra origem —, não poderia deixar de merecer a maior atenção por parte do Governo, que procurou dar satisfação às sugestões feitas em medida que se julga conciliar a economia dos transportes com a segurança do trânsito e a necessária protecção dos pavimentos.

Indicam-se em seguida os principais pontos examinados:

1. *Prioridade de passagem* (artigo 8.º). — O problema da prioridade de passagem é um dos mais debatidos e comentados que respeitam ao trânsito.

O código de 1930 (artigo 39.º) preceituava:

Nos cruzamentos de quaisquer estradas ou ruas a prioridade de avançar pertence, em regra, ao condutor cujo veículo se apresente pela direita; mas cumpre ao que transite de estrada de menor categoria, para outra de maior, usar de todas as

precauções; e da mesma forma procederão os condutores de veículos que saiam de qualquer prédio para entrar em ruas, estradas ou caminhos.

§ único. Nas aglomerações são aplicadas as mesmas disposições, salvo regras especiais da autoridade competente, fixadas de acordo com o Conselho Superior de Viação e devidamente anunciadas.

À volta deste artigo estabeleceram-se as maiores confusões e divergências.

Em primeiro lugar, é difícil saber qual o alcance a atribuir à expressão «em regra». Se se faz referência a uma regra, é porque se admitem excepções. Mas não se indicam quais sejam.

Por outro lado, não obstante se exigirem as maiores precauções aos condutores que vão entrar numa estrada de maior categoria, não se lhes impõe expressamente que cedam a passagem aos condutores dos veículos e animais que nela transitam.

Finalmente, não se sabe em função de que critério se determina a categoria das estradas.

Ao elaborar o novo código não podiam deixar de se ter presentes os problemas levantados pela aplicação do artigo 39.º do código de 1930. Por isso se ponderaram e analisaram cuidadosamente os diversos aspectos desta questão, acabando por adoptar-se o regime que, satisfazendo os compromissos recentemente assumidos no plano internacional, se afigurou ser o que melhor respondia às necessidades do nosso tráfego, tidas em conta as suas eventuais evoluções futuras.

Sobre esta matéria, e embora o sistema do código de 1930 ainda tivesse partidários, desenhavam-se fundamentalmente duas orientações: a dos que sustentavam deverem ter prioridade os condutores que se apresentam pela direita e a dos que entendiam que a prioridade de passagem deveria pertencer aos condutores que transitam na via de maior importância.

Embora se reconheça que o segundo sistema representa o objectivo a atingir, não se julgou aconselhável a sua adopção em termos genéricos, por não se encontrar um critério com base no qual, em cada caso, os condutores possam averiguar a categoria das vias em que transitam ou com que vão cruzar.

É certo que as estradas foram classificadas pelo plano rodoviário de 1945. Como saber, porém, em cada caso, qual a categoria que lhes corresponde segundo essa classificação? Quanto às estradas nacionais, ainda é possível averiguar a categoria daquela em que se transita pela cor do soco dos pequenos marcos previstos no respectivo estatuto. Mas nem assim desaparecem as dificuldades, pois também é preciso conhecer a categoria da estrada que se vai cruzar. E não é exacto que, como já se tem sustentado, a configuração desta dê em geral noção da sua importância. Há inúmeras estradas municipais de maior largura e com melhores pavimentos do que os das estradas nacionais concorrentes.

Na falta de um critério geral compatível com a segurança do trânsito, o único sistema viável é o da sinalização. Trata-se, porém, de uma solução que, além de muito dispendiosa, não é praticável de um momento para o outro nem porventura justificável senão em vias de intenso tráfego.

Nestas circunstâncias, julgou o Governo de adoptar o sistema consagrado no artigo 8.º do novo código, que pode resumir-se assim: a regra da prioridade é a da direita, salvo nas vias especialmente sinalizadas.

Acabam deste modo as confusões e divergências, sem prejuízo para os condutores que transitam nas estradas de tráfego muito intenso, nas quais, por meio da sinalização regulamentar — trabalho que a Junta