



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 2\$40

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\$
Semestre . . . . .	200\$
" . . . . .	80\$
" . . . . .	70\$
" . . . . .	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.

## 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 dos Negócios Estrangeiros:

#### Aviso:

Torna público ter sido concluído um acordo entre o Governo Português e o Governo Belga destinado a substituir os quadros de rotas do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre Portugal e a Bélgica, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946.

### Ministério das Obras Públicas:

#### Decreto n.º 41 658:

Approva o Regulamento de Segurança das Construções contra os Sismos.

#### Decreto n.º 41 659:

Autoriza a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a celebrar contrato para a «Execução da estátua de bronze do escritor Trindade Coelho, destinada a Mogadouro».

### Ministério do Ultramar:

#### Portaria n.º 16 717:

Torna extensivo o Decreto-Lei n.º 41 566 aos militares da Armada, quando nomeados para servir nas províncias ultramarinas em comissões dependentes do Ministério do Ultramar.

#### Portaria n.º 16 718:

Abre um crédito destinado a reforçar a verba do artigo 12.º, capítulo único, da tabela de despesa do orçamento privativo em vigor do Hospital do Ultramar.

#### Portaria n.º 16 719:

Reforça verbas inscritas nas tabelas de despesa dos orçamentos gerais em vigor nas províncias ultramarinas de Moçambique, Macau e Timor e abre um crédito na de Moçambique para pagamento de determinadas despesas efectuadas no corrente ano pela Conservatória do Registo da Propriedade Automóvel e Comercial.

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

### Aviso

Por ordem superior se torna público que em 29 de Abril de 1958 foi concluído no Ministério dos Negócios Estrangeiros um acordo por troca de notas entre o Governo Português e o Governo Belga destinado a substituir os quadros de rotas do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre Portugal e a Bélgica, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946.

É o seguinte o texto da nota portuguesa:

Lisboa, 29 de Abril de 1958.

*Senhor Embaixador*

Tenho a honra de acusar a recepção da nota de V. Ex.ª de 21 de Março último, relativa à substituição dos quadros I e II do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre os nossos dois países, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946, cujo teor em português é o seguinte:

Em seguimento às negociações que decorreram em Lisboa de 17 a 21 de Março, as delegações belga e portuguesa concordaram em substituir os quadros I e II do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre a Bélgica e Portugal, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946, pelos quadros seguintes:

#### QUADRO I

**Linhas que podem ser exploradas pelas empresas belgas de transporte aéreo**

A) *Linhas em trânsito* (ver Anexo, secção III, parágrafo a):

Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores ou Sal e além, nos dois sentidos.

B) *Linhas em trânsito com faculdade de escalas comerciais* (ver Anexo, secção III, parágrafo b):

1. Estocolmo-Amsterdão, via pontos intermédios-Bruxelas-Paris-Madrid-Lisboa-Tunes-Tânger-Casa Branca, nos dois sentidos;
2. Bruxelas-Lisboa-Casa Branca-Niaméy ou Kano ou Lagos-Léopoldville, nos dois sentidos;
3. Pontos na Bélgica-Lisboa-Arge] e ou Tunes e ou Casa Branca e ou Cabo Juby e ou ilha do Sal e ou Dacar-América do Sul, nos dois sentidos;

4. Pontos na Bélgica-Lisboa-Açores-Gânder e ou Bermudas-Estados Unidos da América-México, nos dois sentidos;
5. Pontos na Bélgica-Lisboa-Ilha do Sal ou Dacar ou Açores e além (pontos na América Central-Curaçau-Colômbia-Equador-México-Peru-Venezuela), nos dois sentidos.

*C) Linhas em regime particular (ver Adenda ao Anexo):*

1. Bruxelas-Lisboa, nos dois sentidos;
2. Stanleyville-Léopoldville-Luanda-Lobito, nos dois sentidos;
3. Elisabethville-N'Dola-Livingstone ou Lusaka-Salisbúria-Beira e ou Lourenço Marques, nos dois sentidos;
4. Elisabethville-Luanda, nos dois sentidos;

**Notas**

1) A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela Bélgica podem suprimir uma ou várias escalas e modificar a ordem destas, desde que a supressão ou modificação seja publicada previamente nos seus horários;

2) Relativamente à rota B1, fica entendido que o tráfego entre Madrid e Lisboa e entre Lisboa e Tânger e ou Casa Branca e ou Tunes está reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo;

3) Relativamente à rota B2, fica entendido que a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela Bélgica não têm o direito de embarcar ou desembarcar em território português o tráfego internacional — passageiros, correio e carga — destinado ou proveniente de terceiros países, com excepção do tráfego destinado ou proveniente de Kano ou de Lagos;

4) Relativamente às rotas B3-4-5, fica entendido que as empresas de transporte aéreo designadas pela Bélgica apenas terão o direito de transportar:

Passageiros, correio e carga entre Portugal e Dacar e vice-versa, na medida em que as empresas portuguesas designadas não satisfaçam a procura do tráfego;

Passageiros, correio e carga entre Portugal e Brasil e vice-versa, desde que as empresas portuguesas designadas não explorem elas próprias nenhuma linha para o Brasil;

Passageiros, correio e carga entre Portugal e pontos da América do Sul que não os situados no Brasil, e vice-versa, na medida em que as empresas portuguesas designadas que explorem linhas para esses pontos não satisfaçam a procura do tráfego. Quando se estabelecer uma linha portuguesa para qualquer ponto da América do Sul, estes transportes efectuar-se-ão na medida em que essa linha não satisfizer a procura do tráfego entre Portugal e os pontos acima referidos e vice-versa; neste caso, as autoridades aeronáuticas portuguesas poderão subordinar o exercício deste direito à conclusão de um acordo com as autoridades aeronáuticas belgas. Todavia, esta disposição não se applicará à exploração dos serviços da rota B5 do quadro 1;

Passageiros, correio e carga entre Portugal, por um lado, e os Estados Unidos da América e o México, os países da América do Sul enumerados em B5 do quadro 1 e da América Central, por outro, e vice-versa, na medida em que a procura do tráfego não for satisfeita pelas empresas portuguesas designadas que explorem linhas para os mesmos pontos. As disposições desta alínea não se applicam à exploração dos serviços da rota B3 do quadro 1.

5) Relativamente à rota C3, fica entendido que o tráfego entre os pontos situados em Moçambique e Salisbúria está reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo.

**QUADRO II**

**Linhas que podem ser exploradas pelas empresas portuguesas de transporte aéreo**

*A) Linhas em trânsito (ver Anexo, secção III, parágrafo a):* Angola-Pointe Noire ou Brazzaville, nos dois sentidos;

*B) Linhas em trânsito com faculdade de escalas comerciais (ver Anexo, secção III, parágrafo b):*

1. Lisboa-Madrid-Paris-Bruxelas-Amsterdão-Estocolmo, via pontos intermédios, nos dois sentidos;
2. Lisboa-Villa Cisneros-Sal ou Dacar-Bissau-Robertsfield ou Accra ou Lagos-S. Tomé-Léopoldville-Luanda-Elisabethville (\*) ou um ponto a designar na Rodésia do Norte ou do Sul-Joanesburgo-Lourenço Marques, nos dois sentidos;
3. Lisboa-Argel ou Orão-Kano ou Lagos-S. Tomé-Léopoldville-Luanda-Elisabethville (\*) ou um ponto a designar na Rodésia do Norte ou do Sul-Joanesburgo-Lourenço Marques, nos dois sentidos;
4. Lisboa-Casa Branca ou Agadir-Villa Cisneros-Dacar-Robertsfield ou Free-town-Accra ou Lagos-S. Tomé ou Libreville-Luanda-Lourenço Marques, nos dois sentidos, via Vila Luso-Elisabethville (\*)-Salisbúria ou via Léopoldville-Luluabourg (\*)-Salisbúria.

*C) Linhas em regime particular (ver Adenda ao Anexo):*

1. Lisboa-Bruxelas, nos dois sentidos;
2. Lobito-Luanda-Léopoldville-Stanleyville, nos dois sentidos;
3. Lourenço Marques e ou Beira-Salisbúria-Lusak ou Livingstone-N'Dola-Elisabethville, nos dois sentidos;
4. Luanda-Elisabethville, nos dois sentidos.

(\*) Escala não comercial.

**Notas**

1) A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por Portugal podem suprimir uma ou várias escalas e modificar a ordem destas, desde que a supressão ou modificação seja publicada previamente nos seus horários;

2) Relativamente à rota B1, fica entendido que o direito de embarcar e desembarcar em território belga o tráfego internacional — passageiros, correio e carga — proveniente ou destinado a terceiros países só poderá exercer-se na medida em que as empresas de transporte aéreo belgas não satisfizerem a procura do tráfego;

3) Relativamente às rotas B2-3-4, a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por Portugal não têm o direito de embarcar ou desembarcar em território belga o tráfego internacional — passageiros, correio e carga — destinado ou proveniente de terceiros países, com excepção do tráfego destinado ou proveniente de Kano ou de Lagos;

4) Relativamente à rota C3, fica entendido que o tráfego entre N'Dola e Elisabethville está reservado às empresas de transporte aéreo belgas.

Tenho a honra de confirmar a V. Ex.<sup>a</sup> o acordo do Governo Belga relativamente ao que precede.

A presente nota e a resposta que V. Ex.<sup>a</sup> tiver por bem dirigir-me constituirão um acordo formal entre os nossos dois Governos sobre a matéria.

Este acordo entrará em vigor na data da resposta de V. Ex.<sup>a</sup>

Tenho a honra de informar V. Ex.<sup>a</sup> de que o Governo Português concorda com as propostas contidas na nota de V. Ex.<sup>a</sup> e considerará essa nota e a presente resposta como constituindo um acordo entre os nossos dois Governos nesta matéria.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Embaixador, os protestos da minha mais alta consideração.

*Paulo Cunha.*

S. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Barão Ruzette, Embaixador da Bélgica, Lisboa.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 23 de Maio de 1958. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra.*

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

### Decreto n.º 41 658

1. Foi o nosso país, ao que parece, o primeiro a dispor de um regulamento consagrado à defesa das construções contra os abalos sísmicos.

As disposições deste regulamento, publicado em seguida ao terramoto de 1755, traduziram-se em soluções construtivas originais que ainda hoje podem identificar-se nas edificações da «época pombalina» existentes no País.

É interessante registar que estas soluções conservaram até aos nossos dias boa parte do seu interesse original e estão mesmo produzidas na sua essência em regulamentos municipais ainda em vigor.

A evolução do condicionalismo e dos recursos da arte de construir restringiram fortemente, porém, o seu campo de aplicação e as referidas disposições regulamentares não constituem hoje mais do que um valioso documento da história da construção civil no nosso país.

2. A forte sismicidade de extensas regiões do continente e das ilhas adjacentes, abrangendo núcleos populacionais muito importantes — entre os quais a própria capital —, mantém, sem dúvida, a actualidade do problema da regulamentação das construções do ponto de vista da sua resistência à acção dos sismos.

Tal problema é, sobretudo, importante em relação às edificações urbanas, não só porque estas envolvem no mais alto grau a segurança das populações, como também porque a sua natureza não pode garantir-lhes, em geral, os minuciosos cuidados técnicos que são correntemente dispensados ao projecto e à execução das obras de maior vulto.

3. O Regulamento Geral das Edificações Urbanas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de Agosto de 1951, não deixou de abordar este assunto. Limitou-se, porém, a um enunciado muito genérico, relegando a indispensável pormenorização para regulamento especial ulterior, abrangendo porventura um mais amplo domínio.

É este regulamento que o Governo reconhece ser oportuno publicar, com base no trabalho elaborado pela comissão nomeada pelas portarias do Ministro das Obras Públicas publicadas nos n.ºs 107, 116 e 128 do *Diário do Governo*, 2.<sup>a</sup> série, respectivamente de 4 e 15 de Maio de 1956 e 31 de Maio de 1957.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É aprovado o Regulamento de Segurança das Construções contra os Sismos, que faz parte

integrante do presente decreto e com ele baixa assinado pelo Ministro das Obras Públicas.

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

Paços do Governo da República, 31 de Maio de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Eduardo de Arantes e Oliveira.*

## MEMÓRIA JUSTIFICATIVA

Elaborada pela comissão encarregada do estudo do Regulamento de Segurança das Construções contra os Sismos

### 1 — *Delimitação das zonas de risco sísmico*

1.1 — A actividade sísmica ou sismicidade de uma região da superfície do globo pode avaliar-se pela consideração conjunta de três elementos: a frequência e intensidade dos sismos que ocorrem na região e o número de epicentros nela localizados; e está relacionada com a natureza geológica da região, em especial as suas condições tectónicas. De facto, para determinado sismo, tem-se verificado que nem todas as povoações que assentam numa mesma formação geológica apresentam idêntico grau de intensidade sísmica. Alguns casos há em que a maior sismicidade pode ser atribuída à existência de falhas conhecidas à superfície do terreno; contudo, na maioria dos casos teremos de admitir a influência de uma tectónica de profundidade que escapa à observação superficial do terreno.

Com os elementos de informação disponíveis, obtiveram-se informações úteis sobre a actividade sísmica no continente, nos Açores e na Madeira, com as inevitáveis limitações resultantes da sua natureza e número. Apon-ta-se desde já que, dos três territórios indicados, o arquipélago dos Açores é o de maior sismicidade, porque está situado na junção da zona sísmica atlântica com o prolongamento da zona sísmica mediterrânica.

1.2 — *Sismicidade do continente* — O número relativamente grande de sismos sentidos no continente e de que há conhecimento permite fazer uma ideia da sua sismicidade, ainda que incompletamente, pois só há poucos anos, com a criação do Serviço Meteorológico Nacional, foi possível instalar uma rede de observações macrossísmicas coerentes.

A análise das informações colhidas na bibliografia consultada, particularmente a apresentada no *Simpósio sobre a Acção dos Sismos e Sua Consideração no Cálculo das Construções* (1955), permite concluir que a sismicidade no continente é muito diferente de distrito para distrito, não havendo distrito de sismicidade nula, embora a dos distritos de Bragança e de Castelo Branco seja muito pequena.

No período de 1755–1955 os distritos sujeitos a acções mais destruidoras dos sismos (graus IX e X da escala Mercalli Sieberg) são os de Santarém (terramotos de 1755 e de Benavente de 1909), Lisboa (terramoto de 1755 e de Benavente de 1909), Setúbal (terramotos de 1755 e de 1858) e Faro (terramoto de 1755).

Na Carta Sismológica de Portugal a isossista de grau VII–VIII correspondente aos valores de sismicidade observados no período de 1755–1955, com a inclusão ou não do sismo de 1755 e de epicentros de alguns sismos observados no mesmo período, separa três regiões do continente mais ou menos afectadas pelas acções destruidoras dos sismos observados no período referido. Quanto à localização dos epicentros nota-se que, apesar da sua distribuição um pouco irregular, há, todavia, algumas zonas com a maior tendência para verificação de sismos em regra locais e de fraca intensidade