



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$60

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assolaatura 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 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	120\$
A 1.ª série . . .	90\$	»	45\$
A 2.ª série . . .	80\$	»	40\$
A 3.ª série . . .	80\$	»	40\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. 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.

SUMÁRIO

Ministério da Economia :

Portaria n.º 12:774 — Sujeita a licença prévia do Conselho Técnico Corporativo a importação de farinhas de milho que sejam de origem ou proveniência colonial.

Ministério das Comunicações :

Decreto-Lei n.º 37:360 — Insere disposições atinentes a facilitar a realização do acordo assente entre a Câmara Municipal do Porto e a Companhia Carris de Ferro da mesma cidade — Prorroga, por períodos de um ano, os prazos fixados nos artigos 2.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 35:717.

Tabela de abonos de viagens ao pessoal da rede de ambulâncias postais — Altera a tabela inserta no *Diário do Governo* n.º 294, de 20 de Dezembro de 1948.

prazo esse prorrogado por mais dois anos pelo Decreto n.º 33:208, de 10 de Novembro de 1943.

O Decreto-Lei n.º 35:160, de 24 de Novembro de 1945, veio, ainda com o prévio acordo dos interessados, estabelecer um último período de prorrogação da execução do resgate até 30 de Junho de 1946, período esse destinado a um eficiente trabalho de adaptação, por forma a evitar que se verificasse qualquer falta de continuidade no serviço na transmissão de um sistema para outro, e ainda ao estudo do regime definitivo da exploração.

Em sequência desses trabalhos, foi publicado o Decreto-Lei n.º 35:717, de 24 de Junho de 1946. Por ele consumou-se no termo do serviço do dia 30 do mesmo mês a transferência do respectivo aparelho industrial da anterior concessionária para a entidade criada para a gestão da exploração, que passou a designar-se Serviço de Transportes Colectivos do Porto.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 12:774

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Economia, e ao abrigo do n.º 3.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 29:904, de 7 de Setembro de 1939, que fique sujeita à licença prévia do Conselho Técnico Corporativo a importação de farinhas de milho (artigos 585 e 620 da pauta aduaneira em vigor) que sejam de origem ou proveniência colonial.

Ministério da Economia, 1 de Abril de 1949. — Pelo Ministro da Economia, *Jorge Pereira Jardim*, Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 37:360

1. Segundo a deliberação de 3 de Dezembro de 1936 da Câmara Municipal do Porto, deveria o resgate convencional da concessão do serviço público de transportes colectivos daquela cidade, explorada então pela Companhia Carris de Ferro do Porto, ter-se efectivado no dia 21 de Dezembro de 1941.

Circunstâncias originadas na superveniência da guerra levaram o Governo, com a prévia concordância da concedente e da concessionária, a publicar o Decreto-Lei n.º 31:672, de 22 de Novembro de 1941, que veio suspender pelo prazo de dois anos a execução do resgate,

2. Nesse diploma não se encarou ainda como azada a época para se poder adoptar um regime definitivo que devesse reger aquele serviço, e isto tanto pelo que dizia respeito às condições anormais e pouco clarificadas do pós-guerra como pelo que respeitava aos vários problemas relativos aos transportes colectivos terrestres por meio de tracção mecânica e sua coordenação na zona de influência da cidade do Porto, que de largo ultrapassam hoje os limites do respectivo Município e até a esfera de acção da respectiva Federação dos Municípios.

Instituiu por isso o Decreto-Lei n.º 35:717 um regime transitório por três anos e meio, ou seja até 31 de Dezembro de 1949, em que a antiga rede explorada pela concessionária, dentro e fora dos limites daquela cidade, passasse a ser gerida, como património autónomo, pela Câmara do Porto. Teve este sistema especialmente por fim preparar, através das lições da experimentação directa, o estudo do projecto do regime definitivo que mais convenha adoptar, e que, submetido à apreciação da Câmara do Porto e da Federação dos Municípios do Porto, será a seu tempo objecto de resolução definitiva do Governo.

3. Fiel ao princípio de se manter dentro do exclusivo âmbito do direito normativo, não introduziu o Governo nesse decreto-lei qualquer disposição que afectasse os problemas jurídicos relativos às consequências contractuais do resgate e que se pudessem levantar entre a Câmara concedente e a Companhia concessionária.

Isto se fez, não porque a rápida liquidação dos respectivos interesses contractuais não seja deveras útil para a solução definitiva a dar ao regime dos transportes colectivos da referida zona, mas porque, respeitando a direitos constituídos, tem de estar a intervenção do Governo naturalmente condicionada pelo acordo das partes contratantes da concessão resgatada.

Já o Decreto-Lei n.º 31:677 tinha previsto a vantagem de procurar-se neste campo, e antes que o caso fosse relegado aos tribunais, o entendimento entre as partes interessadas, e o Decreto-Lei n.º 35:199 prevenira no seu § único do artigo 3.º a realização dessas diligências transaccionais.

Realmente elas foram levadas a efeito entre as partes interessadas antes da execução do resgate, mas a incerteza do quantitativo, ainda não fixado, da importância a integralizar pela concessionária como reservas matemáticas para as caixas de previdência do seu pessoal impediu fechar-se então o acordo, cujas possibilidades, no entanto, se delinearão.

A fim de não perder o prazo para fazer valer o que tinha por direito, a concessionária propôs uma acção contra a Câmara do Porto, que tem vindo correndo seus termos na respectiva Auditoria Administrativa.

Isso o fez, protestando à Câmara o seu propósito de reatamento das diligências para um acordo logo que o referido quantitativo fosse definido. Foi este quantitativo fixado por despacho do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social de 6 de Novembro de 1947.

Seguidamente se reataram as suspensas diligências, chegando de parte a parte os interessados a um acordo sobre os pontos de divergência, em bases que já obtiveram a sua aprovação por deliberação da Câmara Municipal do Porto de 6 de Outubro de 1948 e da assembleia geral da Companhia Carris de Ferro do Porto.

Não tem o Governo qualquer objecção de princípio a fazer às bases desse acordo, em que as partes interessadas puderam encontrar uma linha de concordância entre as posições originariamente definidas de parte a parte. Atendendo assim à utilidade pública resultante desse acordo para esclarecimento da solução definitiva do regime a estabelecer para o serviço de transportes colectivos na zona da cidade do Porto, e dando-lhe a sua aprovação, vem o Governo estabelecer por este diploma as medidas que entendeu convenientes no sentido de facilitar a sua realização.

4. Mas nem só tais motivos de utilidade pública justificam a publicação deste decreto-lei. Uma razão mais directa determina a indispensável intervenção concordante do Governo na aprovação do acordo assente entre o Município do Porto e a referida Companhia Carris. É que este acordo não envolve apenas o resgate da concessão camarária, mas abrange o resgate global de toda a exploração, tanto o da rede interna como o da externa. Ora, nestas condições, estão também em causa os interesses jurídicos relativos a licenças, autorizações e concessões parciais de que era titular o Estado e cujo destino se preveniu nos Decretos-Leis n.ºs 31:672 e 35:199, como atrás foi dito.

5. Solicitou a Companhia Carris de Ferro do Porto que os seus accionistas fossem dispensados do imposto de aplicação de capitais pela diferença entre o valor nominal das acções e a quantia que presumivelmente lhes virá a ser paga, diferença que andarão ao redor de 300\$ por acção.

Em justificação do seu pedido, alegou a mesma Companhia, substancialmente, que o preço a pagar pelas acções não chega a atingir o valor actualizado do capital com que os accionistas entraram para a Companhia.

Se é certo que o Ministério das Finanças tem autorizado, com dispensa do pagamento do imposto sobre a aplicação de capitais, os aumentos do capital nominal correspondentes à actualização do valor inicial das acções, a verdade é que, não tendo a Companhia Carris solicitado oportunamente essa actualização, não faria sentido que, neste momento em que está prestes a dissolver-se

e em que, portanto, o aumento já não teria qualquer influência no regime de contribuição industrial, ela lhe fosse permitida.

Porém, e uma vez que aquela actualização não era obrigatória e que o resgate esteve pendente desde 1941, explica-se até certo ponto que a empresa, na incerteza das condições em que ele viria a ser feito, não a tenha requerido; a mesma razão pode explicar que não se tenha socorrido do regime especial do Decreto n.º 33:128, de 12 de Outubro de 1943, que reduziu a 25 por cento o imposto devido pelos aumentos de capital nominal realizados, durante certo prazo, por incorporação de fundos de reserva. Por essas razões julga o Governo de equidade conceder excepcionalmente à Companhia regime idêntico ao estabelecido neste último diploma, o que, sem lhe assegurar a isenção pedida, reduz consideravelmente o encargo do imposto de aplicação de capitais.

6. Também pelo presente diploma são prorrogados por mais um ano os períodos limites de 31 de Dezembro de 1948 e de igual data de 1949, fixados pelo Decreto-Lei n.º 35:717. Respeitam estes prazos, respectivamente:

a) À apresentação do relatório acerca dos problemas fundamentais do serviço de transportes colectivos do Porto e ao estudo sobre o mais conveniente regime definitivo a adoptar;

b) Ao termo do actual regime provisório dos mesmos serviços.

Esta prorrogação justifica-se pela impossibilidade de o conselho de administração, incumbido dos referidos relatório e estudo, carecer de um elemento fundamental para o elaborar, qual seja o do conhecimento dos futuros encargos resultantes do resgate, que só por este decreto são definidos.

A esta circunstância somam-se ainda aquelas que se notaram quando da publicação do mencionado decreto, motivadas sobretudo pelas consequências da guerra e que ainda agora estão longe de se verem normalizadas.

7. São estas as fundamentais razões que determinaram e explicam a publicação do presente diploma, destinado, não só a sancionar o acordo assente entre os principais interessados, como a facilitar-lhes os meios para a sua realização.

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 A Câmara Municipal do Porto é autorizada a transigir, dentro da orientação deste decreto-lei, com a Companhia Carris de Ferro do Porto (S. A. R. L.) na acção que esta lhe move em consequência do resgate da concessão do respectivo serviço de transportes colectivos e corre pelo contencioso administrativo.

Art. 2.º Considera-se fixada em 143:891.319\$86 a indemnização a pagar, para efeitos de transacção, pela Câmara Municipal do Porto à referida Companhia, como remição e capitalização da anuidade devida por aquela a esta, nos termos da cláusula 31.ª do contrato de concessão de 1906 e, por comum acordo, aplicável unitariamente tanto ao preço do resgate da concessão dentro da área da cidade como ao valor da indemnização relativa à rede externa e elementos da sua exploração, de que a Companhia abriu mão, nos termos do § único do artigo 4.º do Decreto n.º 35:717, de 24 de Junho de 1946.

Art. 3.º Serão condições para a transacção entre a Câmara Municipal do Porto e a Companhia Carris de Ferro do Porto:

a) A renúncia por parte desta Companhia ao direito de preferência estabelecido na cláusula 33.ª do contrato de concessão, e bem assim a todos os direitos que lhe

tenham advindo ou advierem como concessionária e entidade exploradora do serviço de transportes colectivos, quer dentro da cidade do Porto, quer na área da respectiva Federação dos Municípios, e que possam respeitar ao mesmo serviço, designadamente dos que vindica no litígio pendente na Auditoria Administrativa do Porto;

b) Cessão à Câmara Municipal do Porto, pelo valor nominal de 3:750 contos, das acções da Companhia Hidro-Eléctrica do Cávado (S. A. R. L.) que à referida Companhia Carris foram atribuídas como entidade produtora de energia eléctrica;

c) Reconhecimento por parte da referida Companhia de que a indemnização fixada no artigo 2.º abrange tudo quanto a mesma tem a receber pela execução do resgate e suas consequências legais, quer pelo que respeita à rede interna concedida, quer à externa, e corresponde assim a todo o aparelho industrial de exploração transferido para a posse da Câmara Municipal do Porto, nos termos do citado artigo 4.º do Decreto n.º 35:717;

d) Reconhecimento por parte da Câmara Municipal do Porto de que pela referida transferência do aparelho industrial de exploração do serviço a Companhia satisfaz a entrega prevista pela cláusula 2.ª do contrato de concessão.

Art. 4.º Fica autorizada a Câmara Municipal do Porto a adquirir à Companhia Carris de Ferro do Porto, com isenção de sisa e outros impostos e pelo quantitativo da avaliação feita nos termos do artigo 3.º do Decreto n.º 35:199, de 24 de Novembro de 1945, todos os terrenos e edifícios que constam da relação anexa a este decreto e, sendo propriedade da Companhia Carris, não fazem parte da concessão. Esta isenção ficará sem efeito em relação aos terrenos e edifícios que, no prazo de três anos, não sejam vendidos em hasta pública ou destinados à instalação de serviços públicos ou a obras de urbanização.

Art. 5.º É facultado à Câmara Municipal do Porto tomar o encargo de pagar em quarenta anuidades à Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia Carris de Ferro do Porto, ou a quem lhe venha a suceder, a importância de 25:000 contos que esta Companhia deve à Caixa, mediante dedução de igual importância na quantia a que se refere o artigo 2.º

§ único. Sempre que as exigências de tesouraria da Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia Carris de Ferro do Porto, ou de quem lhe venha a suceder, o justifiquem, a Câmara Municipal do Porto adiantará as anuidades necessárias para ocorrer a essas despesas.

Art. 6.º Os accionistas da Companhia Carris de Ferro do Porto ficarão unicamente sujeitos, pelo reembolso das suas acções, ao imposto de aplicação de capitais, secção B, calculado sobre 25 por cento da diferença entre o valor nominal das mesmas acções e a importância que por cada uma cobrarem.

Art. 7.º São prorrogados, por períodos de um ano, os prazos fixados nos artigos 2.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 35:717, de 24 de Junho de 1946.

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

Paços do Governo da República, 1 de Abril de 1949. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Augusto Cancellata de Abreu — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Caeiro da Matta — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Teófilo Duarte — Fernando Andrade Pires de Lima — António Júlio de Castro Fernandes — Manuel Gomes de Araújo.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Relação dos edificios e terrenos a que se refere o artigo 4.º

A) Edifícios e terrenos que o serviço de transportes colectivos destina ao desenvolvimento ou alargamento das suas instalações:

1) Prédio da Rua dos Wanzeleres:

Área total	295 ^m 2
Confrontações:	
Norte — Rua dos Wanzeleres.	
Sul — Câmara Municipal do Porto (S. T. C. P.).	
Nascente — Idem (idem).	
Poente — Albino Martins.	
Rendimento colectável	2.874,500
Valor da matriz	57.480,500
Valor actual fixado por acordo	162.000,500

2) e 3) Bairro da Avenida da Boavista e Ilha Negra (compreendendo os n.ºs 686 e 692, 662 a 696, 706 e 720):

Área total:	
Prédio n.º 686 e 692	100 ^m 2,50
Prédio n.º 662 a 696	1.095 ^m 2
Prédio n.º 706	187 ^m 2
Prédio n.º 720	1.027 ^m 2,80
	<hr/>
	2.410 ^m 2,30

Confrontações:

Norte — Câmara Municipal do Porto (S. T. C. P.)
Sul — Avenida da Boavista.
Nascente — Câmara Municipal do Porto (S. T. C. P.).
Poente — Companhia Industrial Vitória, Companhia Carris do Porto e Aurora Cardoso.

Rendimento colectável:

Prédio n.º 686 e 692	4.896,500
Prédio n.º 662 a 696	12.171,500
Prédio n.º 706	1.089,500
Prédio n.º 720	7.290,500
	<hr/>
	25.446,500

Valor da matriz:

Prédio n.º 686 e 692	97.920,500
Prédio n.º 662 a 696	243.420,500
Prédio n.º 706	21.780,500
Prédio n.º 720	145.800,500
	<hr/>
	508.920,500

Valor actual fixado por acordo:

.	955.150,500
Ilha Negra	316.575,500
	<hr/>
	1.271.725,500

4) Prédio da Rua de D. Pedro V:

Área total	1.432 ^m 2
Confrontações:	
Norte — José Pereira Pinto.	
Sul — Joaquim Alves Mota.	
Nascente — Rua dos Moinhos.	
Poente — Rua de D. Pedro V.	
Rendimento colectável	4.414,500
Valor da matriz	88.280,500
Valor actual fixado por acordo	432.000,500

5) Prédio da Rua do Loureiro:

Área total	725 ^m 2
Confrontações:	
Norte — Travessa da Rua do Loureiro.	
Sul — Maria Guilhermina Brito e Cunha (hoje Câmara Municipal do Porto) e Sociedade Comercial e Industrial, L. ^{da}	
Nascente — Manuel de Oliveira e Luís Peixoto Guimarães.	
Poente — Subestação do serviço de transportes colectivos do Porto.	
Rendimento colectável	5.832,500
Valor da matriz	116.640,500
Valor actual fixado por acordo	498.000,500

6) Terreno junto à subestação da Telheira :

Área total	1:440 ^{m2}
Confrontações:	
Norte — Manuel Lopes Júnior.	
Sul — Rua da Telheira.	
Nascente — Rua Nova do Tronco e Manuel Lopes Júnior.	
Poente — José Aroso.	
Rendimento colectável	10.850\$00
Valor da matriz	217.000\$00
Valor actual fixado por acordo	216.000\$00

B) Edifícios e terrenos que a Câmara Municipal do Porto destina a obras de urbanização ou a integrar na via pública :

7) Estação de Cadouços :

Área total	317 ^{m2}
Confrontações:	
Norte, sul, nascente e poente — com o Largo de Cadouços.	
Rendimento colectável	3.360\$00
Valor da matriz	67.200\$00
Valor actual fixado por acordo	240.900\$00

8) Terreno da Rua de Júlio Dinis :

Área total	2:556 ^{m2}
Confrontações:	
Norte — Praça de Mouzinho de Albuquerque.	
Sul — Adelaide Rodrigues de Almeida.	
Nascente — Rua de Júlio Dinis.	
Poente — Emília Augusta Vieira.	
Rendimento colectável	268\$84
Valor da matriz :	5.376\$80
Valor actual fixado por acordo	1:250.000\$00

9) Caminho da Ervilha :

Área total	8:158 ^{m2}
Confrontações:	
Norte — Adriano Pereira, José Ferreira Santos, Serafim Canelas e Carolina Lajes.	
Sul — António da Costa Pontes, Maria de Oliveira e família de José Santos Quelhas.	
Nascente — Terreno da mesma Companhia.	
Poente — António Costa Pontes e Santos Quelhas.	
Rendimento colectável	520\$08
Valor da matriz	10.401\$60
Valor actual fixado por acordo	206.000\$00

C) Edifícios e terrenos que a Câmara Municipal do Porto se propõe vender em hasta pública :

10) Edifício e terreno da antiga central da Arrábida :

Área total	10:371 ^{m2} ,50
Confrontações:	
Norte — Calçada da Arrábida.	
Sul — Rua do Ouro.	
Nascente — Pedreira da Junta Autónoma.	
Poente — Vacuum Oil Company.	
Rendimento colectável	23.580\$00
Valor da matriz	471.600\$00
Valor actual fixado por acordo	2:246.100\$00

11) Terrenos da Avenida do Marechal Gomes da Costa :

Área total	3:359 ^{m2}
Confrontações:	
Norte — Adriano Pereira.	
Sul — Avenida do Marechal Gomes da Costa.	
Nascente — Rua de António Galvão.	
Poente — Maria José Navarro.	
Rendimento colectável	72\$38
Valor da matriz	1.447\$60
Valor actual fixado por acordo	1:160.250\$00

12) Prédio de Cadouços :

Área total	402 ^{m2}
Confrontações:	
Norte — Travessa da Cerca.	
Sul — Dr. Mário da Graça Moura.	
Nascente — Manuel Pereira da Costa.	
Poente — Largo de Cadouços.	
Rendimento colectável	3.726\$00
Valor da matriz	14.520\$00
Valor actual fixado por acordo	262.350\$00

Ministério das Comunicações, 1 de Abril de 1949.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

Para os devidos efeitos e em execução do disposto no § único do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 35:510, de 21 de Fevereiro de 1946, inserto no *Diário do Governo* n.º 38, 1.ª série, da mesma data, publica-se a seguinte tabela de abonos ao pessoal de viagens da rede de ambulâncias postais, aprovada por despacho de 22 do corrente do correio-mor e que altera a tabela relativa aos mesmos abonos publicada no *Diário do Governo* n.º 294, 1.ª série, de 20 de Dezembro de 1948 :

Tabela de abonos de viagens ao pessoal da rede de ambulâncias postais

Ambulâncias

Ambulâncias	Chefes	Ajudantes	Continuos
Sueste I/II	—	—	135\$00

Conduções de malas fechadas

Conduções	Importâncias
Ramal de Moura	41\$00
Ramal de Lagos	26\$00

Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, 25 de Março de 1949.— O Director dos Serviços de Exploração, *Oscar Saturnino*.