

n.º 19:871, de 9 de Junho de 1931, de harmonia com o quadro seguinte:

Designação da moeda	Número de moedas	Importâncias
₧20 . . . . .	24.000:000	4:800.000₧00
₧10 . . . . .	42.000:000	4:200.000₧00
₧05 . . . . .	40.000:000	2:000.000₧00

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

Paços do Governo da República, 3 de Abril de 1937. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Betten-court — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — Pedro Teotónio Pereira — Rafael da Silva Neves Duque.

## MINISTÉRIO DA GUERRA

### Decreto-lei n.º 27:627

No conjunto de estudos actualmente em curso sobre o rearmamento e a reforma geral do exército tem o Governo atribuído particular interesse aos que se referem aos problemas da aeronáutica militar, não só por virtude da importância que para a defesa nacional tem este instrumento de luta, como também pelo atraso em que a este respeito nos encontramos.

Tanto os problemas que interessam ao rearmamento e às instalações fixas da aeronáutica como aqueles que particularmente visam a reorganização e a maior eficiência das forças aéreas põem em foco o problema do pessoal, intimamente ligado aos dois primeiros, e sem a solução do qual nada de útil será possível fazer neste ramo das forças militares.

Na parte que diz respeito a preparação do pessoal navegante do quadro permanente da aeronáutica é de esperar que, tendo sido retomado, depois de uma longa pausa, o trabalho anual de instruir oficiais para a arma referida e tendo já entrado em execução as medidas tendentes à preparação e constituição de um núcleo apreciável de praças pilotos e de outros especialistas que o serviço aéreo exige, as dificuldades verificadas se vão removendo, melhorando-se em curto prazo as deficientes condições actuais. A constituição, por outro lado, de um curso directo de aeronáutica na Escola do Exército, já prevista na proposta de lei sobre o recrutamento e serviço militar, alargando a toda a juventude escolar a base de recrutamento de oficiais aviadores, até agora circunscrita aos indivíduos que concluíam na mesma Escola os cursos das outras armas, deverá também contribuir para facilitar a solução do problema.

Mas, exactamente como sucede para as forças militares terrestres, não é possível contar para a constituição das forças aéreas, no acto de uma mobilização, apenas com o pessoal do quadro permanente do tempo de paz. Neste como nos outros sectores da orgânica militar os recursos financeiros de que se pode dispor não são inesgotáveis e torna-se necessário distribuí-los racionalmente pelo pessoal e pelo material a fim de se obter um conjunto harmónico, proporcionado e eficiente.

O caminho mais conveniente a seguir será, então, o da constituição de uma forte reserva de pilotos, devidamente seleccionada e treinada, e portanto em condições de entrar ao serviço das forças aéreas no momento em que a necessidade de manter íntegra a soberania no território nacional determine a sua chamada às fileiras.

A falta entre nós de qualquer organização particular de aviação civil, quer comercial, quer de turismo, traz à resolução deste problema dificuldades particularmente graves, visto não ser possível contar, ao contrário do que sucede na generalidade dos países, com o concurso das iniciativas privadas. Nestas condições terá o Estado de tomar à sua conta a quasi totalidade dos encargos da empresa a que pretende meter ombros, ou amparando, facilitando e subsidiando a organização de centros civis de instrução de pilotagem, ou instituindo êle próprio escolas e cursos onde essa instrução e a sua aplicação militar se mantenham e desenvolvam.

É este o objectivo essencial que se pretende atingir ao publicar-se o presente diploma. Com êle se dá um passo que se espera seja decisivo para a formação e desenvolvimento da aviação civil em Portugal e para a sua ulterior aplicação à defesa nacional.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.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:

#### a) Pilotos aviadores milicianos, seu recrutamento e preparação

Artigo 1.º É criado na arma de aeronáutica, como complemento do quadro permanente do seu pessoal, o quadro de pilotos aviadores milicianos, cujo efectivo será fixado pelo Ministério da Guerra, tendo em atenção as necessidades de mobilização da mesma arma.

§ único. O quadro de pilotos aviadores milicianos será constituído por praças pilotos e oficiais pilotos, não podendo estes porém ultrapassar o posto de tenente.

Art. 2.º Para o recrutamento e preparação do pessoal do quadro referido no artigo anterior é criado na Escola Militar de Aeronáutica, a título permanente e subordinado ao comandante da mesma Escola, um Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos (C. I. T. P. A. M.), ao qual competirá:

1.º Servir de centro de alistamento, de administração e de depósito dos pilotos aviadores milicianos e, se necessário, de outros especialistas de complemento da aviação militar cujo recrutamento venha a ser reconhecido conveniente;

2.º Ministar, por meio de um curso de pilotos aviadores milicianos, a instrução militar necessária à formação dos referidos pilotos;

3.º Manter em treino militar, por meio de estágios adequados, a preparação militar dos mesmos pilotos;

4.º Completar e aperfeiçoar a instrução dos pilotos em cursos ou estágios complementares de especialização;

5.º Superintender nas provas necessárias aos pilotos, quer para a conservação dos diplomas ou certificados militares, quer para promoção, quer ainda para mudança de situação militar.

Art. 3.º O alistamento e incorporação no Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos realizar-se-ão anualmente, em data e até ao número a fixar pelo estado maior do exército, mediante concurso entre os interessados que o requeiram e se encontrem nas condições seguintes:

a) Ser cidadão português e ter menos de vinte e dois anos de idade à data do começo do curso;

b) Ter informação favorável quanto a comporta-

mento e idoneidade moral, possuir em alto grau o sentimento de devoção à Pátria e dar a garantia de cooperar na realização dos fins superiores do Estado e na defesa dos princípios fundamentais de ordem política e social estabelecidos na Constituição;

c) Apresentar o certificado de aprovação no curso de piloto de avião de turismo e prestar uma prova de vôo em avião, segundo programa previamente fixado;

d) Possuir aptidão física para piloto aviador militar verificada pela junta da Escola Militar de Aeronáutica.

§ único. No Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos serão obrigatoriamente incorporados, salvo as excepções ou exclusões previstas na lei, os mancebos apurados para o serviço militar, munidos com o diploma de piloto aviador de turismo ou de qualquer outro de superior categoria e habilitados com, pelo menos, o 1.º ciclo do curso liceal ou equivalente.

Art. 4.º O curso de pilotos aviadores milicianos começará a funcionar a seguir à incorporação dos alistados e compreenderá dois períodos de instrução, com a designação, duração e objectivo a seguir indicados:

1.º período (ou de transformação) — Com a duração de oito semanas de frequência obrigatória para todos os incorporados no Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos, com destino ao quadro de pilotos aviadores, durante o qual será ministrada a instrução militar de carácter geral e a instrução técnica necessária ao piloto de avião estafeta.

2.º período (ou de especialização) — Com a duração de doze semanas, de frequência obrigatória para os alunos julgados aptos no 1.º período, durante o qual serão ministrados os conhecimentos militares gerais e técnicos indispensáveis ao desempenho das funções de piloto de avião de guerra.

Art. 5.º Terminado o 1.º período de instrução, os alunos serão classificados em aptos e inaptos. Os considerados inaptos passarão à disponibilidade como soldados, imediatamente ou depois de servirem seis meses nas fileiras, conforme tenham ou não prestado já o serviço militar, continuando a pertencer à arma de aeronáutica até aos trinta e seis anos.

Art. 6.º Findo o 2.º período do curso, os alunos serão classificados com aproveitamento e sem aproveitamento. Os classificados com aproveitamento que possuírem, pelo menos, o curso completo dos liceus poderão ser promovidos a alferes pilotos milicianos se, pelo conjunto das qualidades morais e técnicas como pilotos, forem para o efeito superiormente propostos pelo comandante da Escola Militar de Aeronáutica; os restantes alunos classificados com aproveitamento serão promovidos a sargentos pilotos milicianos, passando uns e outros à disponibilidade após a conclusão do curso. Os classificados sem aproveitamento passarão igualmente à disponibilidade com a graduação de primeiros cabos pilotos milicianos.

§ único. O número máximo de alunos a promover, em cada ano, ao posto de alferes piloto miliciano será fixado pelo Estado Maior do Exército.

Art. 7.º Os militares das tropas activas ou licenciadas possuidores do certificado de piloto de avião de turismo, nos termos do regulamento de navegação aérea, conservarão, ao serem incorporados no Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos com destino ao curso de pilotos aviadores milicianos, o posto ou graduação que tiverem.

Sem embargo do disposto aos artigos 5.º e 6.º, os indivíduos acima referidos conservarão também o seu posto ou graduação no final de cada período do curso, desde que não lhes caiba, em resultado da frequência, a promoção a posto superior.

Art. 8.º Os alunos do curso de pilotos aviadores milicianos têm direito, durante a frequência do mesmo

curso, a vencimentos iguais aos dos cursos de oficiais milicianos das restantes armas e serviços e a 50 ou 75 por cento do subsídio complementar de risco de vôo que estiver estabelecido para as praças pilotos aviadores do quadro permanente, conforme frequentarem o 1.º ou 2.º período do curso.

Os alunos fardar-se-ão por conta própria e poderão ser alojados no Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos enquanto frequentarem qualquer dos períodos do curso.

Art. 9.º Os pilotos aviadores milicianos de qualquer graduação, bem como os alunos do curso de pilotos aviadores milicianos, ou respectivas famílias, têm direito, no caso de desastre ocorrido em serviço, à mesma pensão de reforma ou de preço de sangue que o pessoal do quadro permanente da aeronáutica militar de igual posto ou graduação.

Art. 10.º Enquanto permanecerem na disponibilidade ou na situação de licenciados, os pilotos aviadores milicianos de qualquer posto poderão estar atribuídos, para efeitos de convocação para serviço, a uma das unidades de aviação; porém os seus registos estarão sempre no Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos.

Art. 11.º Os pilotos aviadores milicianos com menos de trinta e seis anos de idade são anualmente obrigados a um treino com missão militar de pelo menos doze horas de vôo, segundo programas estabelecidos pela Direcção da Arma de Aeronáutica.

Art. 12.º O Ministro da Guerra mandará eliminar do quadro de pilotos aviadores milicianos ou da frequência dos cursos e estágios do Centro de Instrução e Treino de Pilotos Aviadores Milicianos os indivíduos que não possuam as condições referidas na alínea b) do artigo 3.º

#### b) Formação de pilotos de turismo. Escolas civis de aviação

Art. 13.º O curso de pilotos de avião de turismo compreenderá o ensino de pilotagem orientado no sentido da rápida obtenção do certificado de 2.ª classe de piloto de avião de turismo, nos termos do regulamento de navegação aérea, e funcionará nas escolas civis de pilotagem devidamente autorizadas.

§ 1.º O Ministro da Guerra pode determinar que ao curso de pilotos de avião de turismo na Escola Militar de Aeronáutica sejam também admitidos os recrutas das várias armas e serviços que se ofereçam após a incorporação para servir na arma de aeronáutica como pilotos milicianos até aos trinta e seis anos de idade e satisfaçam às condições exigidas no artigo 14.º

§ 2.º Os recrutas admitidos à frequência do curso serão transferidos para a arma de aeronáutica, regressando à arma de origem, onde serão licenciados até à primeira escola de recrutas, quando não tenham obtido aproveitamento.

Art. 14.º São condições necessárias para a frequência do curso de piloto de avião de turismo:

a) Possuir robustez física para o serviço de piloto de turismo, verificada por uma junta médica nos termos do anexo A do artigo 202.º do regulamento de navegação aérea;

b) Ter, como mínimo de habilitações literárias e científicas, o 1.º ciclo do curso dos liceus ou equivalente;

c) Ter bom comportamento moral e civil e, quando militar, ter também bom comportamento militar;

d) Não ter menos de dezóito anos de idade à data do início do curso;

e) Ter autorização do pai ou tutor em caso de menoridade;

f) Possuir em alto grau o sentimento de devoção à

Pátria e, sendo de nacionalidade portuguesa, dar a garantia de cooperar na realização dos fins superiores do Estado e na defesa dos princípios fundamentais de ordem política e social estabelecidos na Constituição.

Art. 15.º A instalação e funcionamento de escolas civis de pilotagem, destinadas a facultar o ensino e a prática de qualquer ramo de navegação aérea e nomeadamente a obtenção de certificados de piloto de avião, ficará dependente de autorização do Conselho Nacional do Ar.

As escolas referidas gozarão, quando autorizada a sua instalação, até 31 de Dezembro de 1938, da isenção de direitos sobre todo o material a importar para aquele fim, e bem assim, por três anos, da isenção dos impostos a que devessem ficar sujeitas pelo seu funcionamento.

Podem ser igualmente isentos dos direitos de importação os aviões destinados a ensino nas escolas civis de pilotagem.

§ 1.º Só pode ser concedida a isenção de direitos ao material a que se refere este artigo, quando se demonstre não haver possibilidade de adquiri-lo de produção nacional pelo preço dos artigos estrangeiros do mesmo tipo e qualidade postos em Portugal com o aumento de 5 por cento.

§ 2.º A isenção de direitos dos aviões para preparação de pilotos fica sujeita às condições do parágrafo anterior e ainda à de serem de tipo económico, a fixar pelo Conselho Nacional do Ar, e tanto quanto possível idênticos aos já classificados na Aeronáutica Militar.

§ 3.º Os aviões que tiverem beneficiado das concessões a que se refere este artigo serão registados na Direcção da Arma de Aeronáutica e só poderão ser negociados entre escolas civis devidamente autorizadas ou entre indivíduos de nacionalidade portuguesa que possuam o certificado de piloto de turismo ou outro de categoria superior, ficando permanentemente sujeitos à inspecção e requisição militar pela Direcção da Arma de Aeronáutica.

Art. 16.º Para efeitos de organização e funcionamento de cursos de pilotos de avião de turismo será facultada às escolas civis de pilotagem, a título gratuito e até 31 de Dezembro de 1940, a utilização de aeródromos, hangars, oficinas das unidades e estabelecimentos da aeronáutica militar ou outros terrenos e instalações pertencentes ao Estado, nas condições que forem fixadas pelo Ministério da Guerra.

Art. 17.º As escolas civis de pilotagem instaladas em território nacional são consideradas instituições de utilidade pública e têm direito ao subsídio que fôr estabelecido no orçamento por cada certificado de piloto de avião de turismo, passado no respectivo ano.

§ único (transitório). As escolas civis de pilotagem receberão, além do que lhe caiba pelo corpo deste artigo, um subsídio extraordinário de 20.000\$, se até 30 de Junho de 1938 formarem dez pilotos de avião de turismo.

Este subsídio poderá ser elevado a 50.000\$ quando disponham de aeródromo privativo em condições de utilização para fins militares.

Art. 18.º Aos indivíduos que tenham obtido à sua custa o certificado de piloto de avião de turismo e concluído com aproveitamento o 1.º período do curso de pilotos aviadores milicianos é concedido um subsídio não inferior a 50 por cento do custo do respectivo certificado.

As escolas civis de pilotagem que facultarem a admissão gratuita de indivíduos designados e subsidiados pelo Conselho Nacional do Ar nos cursos de pilotos de avião de turismo será atribuído o subsídio a que se refere este artigo.

Art. 19.º É o Governo autorizado a subsidiar no estrangeiro, até 31 de Dezembro de 1938, a frequência de escolas ou centros civis de pilotagem, e a obtenção,

pelo menos, do certificado de 2.ª classe de piloto de avião de turismo ou equivalente, a dez indivíduos da classe civil, de capacidade física e moral comprovada, que, satisfazendo às condições das alíneas a), b) e c) do artigo 14.º do presente diploma, tenham mais de dezóito e menos de vinte e quatro anos, sob o compromisso de virem a frequentar o curso a que se refere o artigo 2.º deste diploma e a servir como pilotos aviadores milicianos até aos trinta e seis anos.

§ 1.º O recrutamento dos indivíduos a que se refere este artigo será feito de preferência entre os jovens que pertençam, à data do presente decreto, à Mocidade Portuguesa.

§ 2.º Os indivíduos que, escolhidos nos termos e para o efeito do disposto no corpo do presente artigo, derem mostras de menos interesse pelos cursos que frequentarem, tiverem, durante os mesmos, má conduta moral, não queiram sujeitar-se às respectivas provas finais ou, ainda, faltarem ao compromisso tomado, serão compelidos ao serviço militar.

Art. 20.º É concedida a redução de 75 por cento dos direitos aduaneiros na importação dos aviões adquiridos pelos indivíduos diplomados com certificado de 2.ª classe de piloto de avião de turismo, ou outro de categoria superior, quando aqueles se destinem exclusivamente a fins de treino de voo e turismo aéreo sem aplicação comercial.

Art. 21.º O Governo poderá fazer cessar as concessões constantes do presente diploma em benefício das escolas civis de pilotagem e dos diplomados com o curso de piloto de turismo, impedir o funcionamento das mesmas escolas, quando isso se torne conveniente, e proibir o treino de pilotagem dos indivíduos que não possuam os requisitos indicados na alínea b) do artigo 3.º

#### c) Disposições diversas e transitórias

Art. 22.º Os indivíduos, civis ou militares, que frequentarem o curso de piloto de avião de turismo, e bem assim os alunos do curso de pilotos aviadores milicianos e qualquer destes pilotos, deverão possuir uma caderneta onde será registada a sua actividade aérea e da qual fará parte uma ficha médica.

Art. 23.º Será contado como serviço aéreo o tempo de instrução de duplo comando prestado nas escolas civis de pilotagem pelos oficiais e praças do quadro permanente da arma de aeronáutica que para tal forem devidamente autorizados.

Art. 24.º Será considerada como primeira preferência para o alistamento de voluntários na arma de aeronáutica destinados a mecânicos de avião, metralhadores-bombardeiros ou pilotos aviadores ter qualquer certificado de piloto de avião previsto no regulamento de navegação aérea.

Art. 25.º Poderá ser autorizada na Mocidade Portuguesa e na Legião Portuguesa a constituição de esquadrilhas de turismo com o mínimo de cinco aviões do mesmo tipo e modelo, e subsidiada pelo Conselho Nacional do Ar a manutenção em estado de treino das suas guarnições desde que todo o pessoal a elas pertencente faça parte das instituições referidas.

Os aero-clubes nacionais podem ser subsidiados em idênticas condições.

Art. 26.º (transitório). Até 31 de Dezembro de 1939 serão admitidos à frequência do curso de pilotos aviadores milicianos, e a ingressar no respectivo quadro, os indivíduos, com mais de vinte e dois anos de idade, que possuam o certificado de piloto de avião de turismo, qualquer que seja a sua situação militar, desde que não pertençam aos quadros permanentes do exército, se ofereçam para servir como pilotos aviadores milicianos e satisfaçam às demais condições do artigo 3.º

Para os indivíduos referidos no presente artigo a Escola Militar de Aeronáutica poderá reduzir a duração do 1.º período do curso de pilotos aviadores milicianos, em harmonia com as circunstâncias.

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

Paços do Governo da República, 3 de Abril de 1937. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — Pedro Teotónio Pereira — Rafael da Silva Neves Duque.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Decreto-lei n.º 27:628

Considerando que o decreto-lei n.º 27:262, de 24 de Novembro de 1936, autorizando a Comissão Administrativa dos Novos Edifícios Universitários a expropriar para a consecução dos seus fins diversos imóveis, não estabeleceu todavia o regime jurídico a que os mesmos ficavam sujeitos;

Considerando que entretanto o decreto-lei n.º 25:352, de 17 de Maio de 1935, estabeleceu já tal regime para os bens que pelo mesmo decreto passaram a ser administrados por aquela Comissão;

Considerando que a diversidade de situações jurídicas para bens confiados à mesma administração se não justifica;

Usando da faculdade conferida pela 2.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. A todos os valores e bens mobiliários ou imobiliários que forem adquiridos pela Comissão Administrativa dos Novos Edifícios Universitários é aplicável, com destino à construção destes edifícios, o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 25:352, do 17 de Maio de 1935.

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

Paços do Governo da República, 3 de Abril de 1937. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — Pedro Teotónio Pereira — Rafael da Silva Neves Duque.

### Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos

#### Repartição de Estudos Hidráulicos

### Decreto-lei n.º 27:629

A comissão administrativa da Câmara Municipal de Castelo Branco representou ao Governo sôbre a conveniência de se estabelecer em bases mais equitativas a obrigatoriedade de pagamento do consumo mínimo mensal da água pelos moradores dos prédios da cidade situados nas ruas ou zonas servidas pela respectiva rede de distribuição, de forma a beneficiar os pequenos consumidores, sem afectar porém as receitas da Câmara.

Afigurando-se ser justa a petição da Câmara, resolve o Governo atendê-la.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.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 Nas ruas ou zonas da cidade de Castelo Branco servidas pela respectiva rede de distribuição é obrigatório o pagamento do consumo mínimo mensal de 1 a 8 metros cúbicos de água, quer seja utilizada, quer não, para todos os prédios de rendimento colectável igual ou superior a 150\$, graduado da seguinte forma:

a) Prédios de rendimento colectável compreendido entre 150\$ e 300\$, consumo mínimo mensal, 1 metro cúbico;

b) Entre 300\$01 e 700\$, 2 metros cúbicos;

c) Entre 700\$01 e 2.000\$, 3 metros cúbicos;

d) Entre 2.000\$01 e 4.000\$, 4 metros cúbicos;

e) Entre 4.000\$01 e 5.000\$, 5 metros cúbicos;

f) Entre 5.000\$01 e 6.000\$, 6 metros cúbicos;

g) Acima de 6.000\$, 8 metros cúbicos.

Art. 2.º São revogados o artigo 7.º do decreto-lei n.º 21:907, de 25 de Novembro de 1932, e o corpo do artigo 23.º do decreto n.º 27:194, de 14 de Novembro de 1936.

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

Paços do Governo da República, 3 de Abril de 1937. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — Pedro Teotónio Pereira — Rafael da Silva Neves Duque.

### 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

### Decreto-lei n.º 27:630

Reconhecendo-se a conveniência de, semelhante ao que sucede no pôrto de Lisboa, ser criado nos portos do Douro e Leixões um fundo permanente destinado ao seguro dos seus edifícios e material;

Usando da faculdade conferida pela 2.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 No orçamento da Administração dos Portos do Douro e Leixões será inscrita anualmente, sob a rubrica «Fundo de seguro», uma importância destinada a fazer face aos encargos do seguro dos edificios e material pertencentes à referida Administração, que só poderá ser aplicado na substituição dos mesmos, e cujo saldo será reforçado em cada ano económico com 2 por cento do material seguro nesse ano.

Art. 2.º A importância disponível deste fundo transitará para os anos económicos seguintes.

Art. 3.º É aplicável o disposto neste decreto à quantia de 50.000\$ já inscrita no orçamento do corrente ano económico.

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

Paços do Governo da República, 3 de Abril de 1937. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt — Joaquim José de Andrade e Silva Abranches — Francisco José Vieira Machado — António Faria Carneiro Pacheco — Pedro Teotónio Pereira — Rafael da Silva Neves Duque.