Sexta-feira 6 de Janeiro de 1950 — I Série — Número 5

DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — $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 recebam 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS

As três séries	Ano 360$	Semestre	200$
A 1.ª série	» 140$	»	80$
A 2.ª série	» 120$	»	70$
A 3.ª série	» 120$	»	70$

Para o estrangeiro e colónias 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 Economia:

Decreto-Lei n.º 37:729 — Determina que fiquem compreendidas na área da Junta Nacional do Vinho e sujeitas à acção coordenadora e disciplinadora do mesmo organismo as regiões demarcadas dos vinhos de pasto de Bucelas, licorosos de Carcavelos e moscatel de Setúbal.

Ministério das Comunicações:

Decreto-Lei n.º 37:730 — Extingue a Câmara dos Agentes Transitários (C. A. T.), criada pelo Decreto n.º 31:233 e reorganizada pelo Decreto-Lei n.º 35:698 — Manda consignar ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro o Fundo de regularização da mesma Câmara — Revoga o Decreto-Lei n.º 35:698.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 37:729

Reconhece-se a conveniência, para o fomento da produção dos vinhos, quer típicos quer comuns, das regiões demarcadas de Bucelas, Carcavelos e Setúbal, em confiar a sua superior orientação e coordenação a organismo que para tal disponha dos necessários meios.

Para tanto se integram as referidas regiões na área de acção da Junta Nacional do Vinho, sem prejuízo, porém, da organização corporativa e regulamentação vigente da produção e comércio dos vinhos típicos daquelas regiões, que, em razão da sua especialidade, há necessidade de, por enquanto, manter.

Para tornar efectiva a integração agora levada a efeito, assegura-se a representação na Junta Nacional do Vinho às respectivas Uniões Vinícolas Regionais.

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 As regiões demarcadas dos vinhos de pasto de Bucelas, licorosos de Carcavelos e moscatel de Setúbal ficam compreendidas na área da Junta Nacional do Vinho e sujeitas à acção coordenadora e disciplinadora deste organismo, sendo-lhes aplicável a legislação em vigor na referida área.

Art. 2.º O disposto neste decreto não prejudica, exceptuadas as alterações constantes dos artigos seguintes, a vigência do Decreto-Lei n.º 22:230, de 17 de Novembro de 1933, e diplomas complementares respeitantes à produção, comércio e organização corporativa dos vinhos das regiões referidas no artigo 1.º

Art. 3.º A direcção de cada uma das Uniões Vinícolas Regionais, a que se referem os artigos 33.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 23:230, passa a ser constituida por um delegado da Junta Nacional do Vinho e por um representante de cada um dos respectivos Grémio dos Exportadores e Grémio dos Vinicultores, servindo este de presidente.

Art. 4.º As funções de delegado do Governo junto de cada uma das Uniões Vinícolas Regionais passam a ser desempenhadas, com a competência e atribuições definidas na legislação vigente, pelo delegado da Junta Nacional do Vinho referido no artigo 3.º

Art. 5.º Da Junta Nacional do Vinho fará parte um representante das Uniões Vinícolas Regionais, eleito pelos presidentes das respectivas direcções de entre os mesmos, aplicando-se à eleição o disposto no § 3.º do Decreto-Lei n.º 27:977, de 19 de Agosto de 1937.

Art. 6.º Compete à Junta Nacional do Vinho dar imediata execução ao estabelecido no presente decreto-lei, devendo as dúvidas que se suscitarem ser resolvidas por despacho do Ministro da Economia.

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

Paços do Governo da República, 6 de Janeiro de 1950. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Augusto Cancella 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.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 37:730

1. Quando em fins de 1940, por virtude do estado de guerra, se agravou a situação dos transportes marítimos para a Europa continental, os caminhos de ferro portugueses depararam com um sério problema: assegurar os transportes que lhes eram pedidos para as estações fronteiriças dos Pirenéus, num tal volume que exigiria para a sua satisfação o emprego de um número de vagões incompatível com as disponibilidades do parque ferroviário, já de si insuficiente para ocorrer às necessidades do tráfego nacional, que, pelo enfraquecimento dos restantes meios de transporte terrestre, tendia a aumentar.

Este problema encontrou solução no convénio dos chamados combóios-bloco — depois integrado no tra-

tado de comércio luso-espanhol —, pelo qual se estabeleceu um serviço directo e rápido entre Portugal e a fronteira franco-espanhola, que permitiu a utilização máxima dos vagões disponíveis, com o mínimo de demora no percurso de ida e volta.

Em redor destes transportes tinha-se, porém, criado uma confusão propícia a todos as espécies de especulações por parte de intermediários nacionais e estrangeiros menos escrupulosos, na ânsia de realizarem grandes lucros.

Tornava-se pois indispensável, para solucionar completamente a questão, encontrar remédio para este estado de coisas, que, embora tivesse surgido à margem dos caminhos de ferro, podia impedir, neste sector, o seu eficiente e regular funcionamento.

Reconheceu-se então que este objectivo só podia conseguir-se disciplinando a actividade do intermediário, criando-lhe direitos e impondo-lhe deveres.

Outra não foi a finalidade do Decreto-Lei n.º 31:233, de 28 de Abril de 1941, que criou a Câmara dos Agentes Transitários, em cujo preâmbulo se afirma que as circunstâncias excepcionais do momento impunham a coordenação de todas as actividades, principais ou auxiliares, que com os transportes se relacionassem.

2. Foi notável a acção da Câmara dos Agentes Transitários.

Graças a ela foi possível fixar por despacho ministerial, a que se deu completa publicidade, os preços dos transportes de mercadorias de qualquer estação portuguesa até à fronteira dos Pirenéus ou vice-versa.

Foi também por intermédio da sua organização que se conseguiu uma economia de 26:000.000$ no preço dos transportes de mercadorias adquiridas pelo Estado ao abrigo de acordos comerciais, fazendo reverter em benefício do transporte dessas mercadorias — quase sempre consideradas pobres, mas essenciais à economia nacional — o produto das bonificações entregues pelos caminhos de ferro, no caso de os comboios-bloco serem aproveitados com carga nos dois sentidos.

Estes e outros serviços que se não referem tornam a Câmara dos Agentes Transitários credora da gratidão do País.

3. As circunstâncias sofreram no entanto profundas modificações. O tráfego internacional, com o fim da guerra, reduziu-se consideràvelmente e a Câmara viu-se na impossibilidade de fazer face às próprias despesas, embora sucessivamente reduzidas, com as receitas que lhe estão consignadas, quase todas provenientes dos trânsitos internacionais por caminho de ferro.

Em 1946, pelo Decreto-Lei n.º 35:698, o Governo procedeu à reforma da Câmara dos Agentes Transitários, no sentido de conservar uma organização que tinha prestado relevantes serviços durante o estado de emergência e que, convenientemente remodelada, poderia ser elemento ainda aproveitável.

Aquela reforma não atingiu o almejado objectivo e a verdade é que, sem alterações profundas e de discutível oportunidade, não será possível manter a Câmara dos Agentes Transitários, que não encontrou, terminadas as hostilidades, condições para viver, muito especialmente em virtude do reduzido comércio internacional.

É o reconhecimento desta situação que aconselha a sua extinção.

4. Acresce que a existência da Câmara dos Agentes Transitários nas actuais condições iria pouco a pouco extinguindo o montante do seu Fundo de regularização, estabelecido pelo artigo 49.º e seus §§ 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 35:698, de 14 de Junho de 1946, para o qual, no interesse da colectividade, se pode encontrar utilização mais adequada.

Efectivamente, as despesas da Câmara que não puderam ser satisfeitas com as próprias receitas foram cobertas por força do referido Fundo, constituído inteiramente pelo produto da retenção total das bonificações dadas pelos caminhos de ferro nos transportes feitos em comboios-bloco de Portugal para a fronteira hispano-francesa.

Este Fundo, que abrangeu o montante de 60:000.000$, dos quais 26:000.000$ foram, como se referiu, empregados na redução do preço de transportes de mercadorias adquiridas pelo Estado ao abrigo dos acordos comerciais, tem hoje em saldo cerca de 26:000.000$.

Parece aconselhável que, em lugar de manter sem aplicação este saldo, ou, o que é pior, permitir que seja consumido pouco a pouco pelo organismo que com tão bons resultados o criou, se procure dar-lhe utilização na melhoria do equipamento dos caminhos de ferro, já que foi nos transportes por eles efectuados que esse valor se produziu.

Julga pois o Governo justificar-se inteiramente a sua entrega ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro, que lhe poderá dar útil aplicação.

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 É extinta a Câmara dos Agentes Transitários (C. A. T.), criada pelo Decreto n.º 31:233, de 28 de Abril de 1941, e reorganizada pelo Decreto-Lei n.º 35:698, de 14 de Junho de 1946.

Art. 2.º O Fundo de regularização, estabelecido pelo artigo 49.º e seus §§ 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 35:698, considera-se compreendido na expressão «bens» para os efeitos de que trata o artigo 66.º do citado decreto.

Art. 3.º O Fundo referido no artigo anterior fica, a partir da data da entrada em vigor deste diploma, consignado ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º Fica revogado o Decreto-Lei n.º 35:698, de 14 de Junho de 1946.

Art. 5.º Este decreto-lei entra em vigor em 1 de Março de 1950.

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

Paços do Governo da República, 6 de Janeiro de 1950. — António Óscar de Fragoso Carmona — *António de Oliveira Salazar — Augusto Cancella 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.

Imprensa Nacional de Lisboa