



# DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 6\$40

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, Lisboa-1.

## ASSINATURAS

As três séries . . . Ano	850\$	Semestre . . . . .	450\$
A 1.ª série . . . . .	340\$	» . . . . .	180\$
A 2.ª série . . . . .	340\$	» . . . . .	180\$
A 3.ª série . . . . .	320\$	» . . . . .	170\$
Apêndices (art. 2.º, n.º 2, do Dec. n.º 365/70)—anual, 300\$			
«Diário das Sessões» e «Actas da Câmara Corporativa» — por cada período legislativo, 300\$			
Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio			

O preço dos anúncios é de 12\$ a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação do pagamento antecipado a efectuar na Imprensa Nacional, quando se trate de entidade particular.

## SUMÁRIO

### Presidência do Conselho:

#### Declaração:

De ter sido rectificada a Portaria n.º 75/71, que aprova e manda pôr em vigor para o ano de 1971 o orçamento privativo das forças aéreas ultramarinas da província de S. Tomé e Príncipe.

### Ministério das Finanças:

#### Portaria n.º 115/71:

Fixa em 0,025 e em 0,2, respectivamente para os estabelecimentos especiais de crédito, com a excepção referida no § 3.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 42 641, e para as restantes instituições de crédito e parabancárias, relativamente ao ano económico de 1970, as percentagens consignadas no artigo 8.º do referido decreto-lei.

### Ministério da Marinha:

#### Portaria n.º 116/71:

Substitui o § único do artigo 135.º do Estatuto do Oficial da Armada por dois novos parágrafos.

### Ministério das Comunicações:

#### Decreto n.º 59/71:

Introduz alterações ao Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272.

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO

#### Inspecção-Geral de Crédito e Seguros

#### Inspecção de Crédito

#### Portaria n.º 115/71

de 2 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Secretário de Estado do Tesouro, fixar em 0,025 para os estabelecimentos especiais de crédito, com a excepção referida no § 3.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 42 641, de 12 de Novembro de 1959, e em 0,2 para as restantes instituições de crédito e parabancárias, relativamente ao ano económico de 1970, as percentagens consignadas no artigo 8.º do mesmo decreto-lei, devendo, quanto à liquidação e cobrança das respectivas importâncias, observar-se o disposto no Decreto n.º 15 901, de 27 de Agosto de 1928.

Pelo Secretário de Estado do Tesouro, *António dos Santos Labisa*, Subsecretário de Estado do Tesouro.

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Secretaria-Geral

Segundo comunicação do Departamento da Defesa Nacional, Gabinete do Ministro, a Portaria n.º 75/71, publicada no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 34, de 10 de Fevereiro, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com a seguinte inexactidão, que assim se rectifica:

Onde se lê:

Do Orçamento Geral do Estado — Despesa extraordinária — Encargos Gerais da Nação . . . . .	1 150 000\$00
--------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

deve ler-se:

Do Orçamento Geral do Estado — Despesa extraordinária — Encargos Gerais da Nação . . . . .	1 250 000\$00
--------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho, 18 de Fevereiro de 1971. — O Secretário-Geral, *Diogo de Paiva Brandão*.

## MINISTÉRIO DA MARINHA

### Estado-Maior da Armada

#### Portaria n.º 116/71

de 2 de Março

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, ao abrigo do disposto no artigo 247.º do Estatuto do Oficial da Armada, aprovado e posto em execução pelo Decreto n.º 46 964, de 14 de Abril de 1966, que o § único do artigo 135.º do mesmo Estatuto seja substituído por dois parágrafos com a redacção seguinte:

Art. 135.º . . . . .

§ 1.º Nas relações de oficiais presentes à escolha apenas são incluídos os que satisfaçam às condições gerais de promoção, tendo em conta o disposto no § 3.º do artigo 141.º, e às condições especiais de promoção, ou que destas tenham sido dispensados nos termos deste Estatuto ou se encontrem na situação de demorados na promoção.

§ 2.º Nas relações referidas no parágrafo anterior que respeitem ao preenchimento de vacaturas em postos de oficial general não são incluídos os oficiais, nas condições mencionadas, que assim o hajam requerido e lhes tenha sido autorizado. Esta autorização não implica nem constitui condição permissiva da passagem destes oficiais à situação de reserva.

O Ministro da Marinha, *Manuel Pereira Crespo*.

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

#### Decreto n.º 59/71

de 2 de Março

1. Desde a publicação, em fins de 1948, do Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37 272), diploma regulamentador da Lei n.º 2008, alteraram-se profundamente os termos em que são equacionados os problemas de transportes, públicos e particulares, fruto de circunstâncias várias, entre as quais cumpre salientar o espectacular aumento dos meios de transporte rodoviário e o reconhecimento do papel estratégico do sector no processo de desenvolvimento económico e social.

Ao contrário do que sucedeu com os transportes particulares, o regime aplicável aos transportes públicos então definido mantém-se, na sua essência, inalterado, revelando-se desactualizado em alguns aspectos e inadequado à prossecução dos objectivos da política nacional de transportes, definida nos dois últimos planos de fomento.

Embora estejam em curso os estudos relativos à elaboração de uma nova lei-quadro reguladora da coordenação geral dos transportes, julga-se conveniente consagrar, ainda que só tendencialmente e dentro dos limites da Lei n.º 2008, alguns desses princípios, de forma que a referida lei venha a culminar um processo de «revisão progressiva», em que, simultaneamente, se prepararão as condições da sua aplicação e se irá avaliando da validade e viabilidade das soluções previstas.

Neste processo de revisões parcelares consideram-se desde já alguns dos aspectos da disciplina em vigor para os transportes colectivos rodoviários, concretizando-se uma série de medidas previstas no programa de execução, para 1970, do III Plano de Fomento.

2. De entre as alterações introduzidas pelo presente diploma salientam-se as seguintes:

- a) Adopção de um critério funcional de classificação de carreiras, relativamente ao caminho de ferro, mais flexível que o anterior, permitindo atender às reais relações e aptidões dos dois meios de transporte;
- b) Possibilidade de, pela definição de áreas de preferência, se criarem verdadeiras concessões regionais em que, além do exclusivo da exploração dos transportes colectivos no seu interior, se atribui aos seus titulares preferência na concessão de carreiras que nelas se desenvolvam predominantemente. Repousando exclusivamente na iniciativa dos interessados, este regime, que se prevê constitua uma fórmula de transição para um sistema de concessões regio-

nais, representará também uma experiência sobre a possibilidade de obter, pela via de estímulos indirectos, a reconversão de estruturas e a racionalização das explorações no sector.

O facto de o êxito da iniciativa depender fundamentalmente da receptividade dos concessionários — e o Governo gostosamente lhes faz este voto de confiança — não dispensa, porém, a Administração de incentivar e de apoiar por todos os meios ao seu dispor os esforços que forem feitos nesse sentido, através de medidas de outra natureza, que estão em estudo. Crê-se, no entanto, que os atractivos inerentes ao próprio regime serão o principal factor do seu sucesso;

- c) Extensão do regime de concessão dos transportes colectivos urbanos vigente em relação aos transportes dentro dos limites das sedes de concelhos e outras povoações, mediante prévia autorização do Governo. Reconheceu-se ser este regime, na verdade, mais adequado à concessão de transportes do tipo urbano, na qual as câmaras municipais devem ter uma intervenção relevante.

Actualmente, com efeito, se os transportes se não contêm dentro dos limites das sedes dos concelhos, torna-se necessária a concessão de carreiras individualizadas, um processo fortemente condicionado pela iniciativa dos concessionários e por rígidas regras de preferência, o que dificilmente permitirá o estabelecimento de uma rede coerente de transportes.

Não se vê, além disso, razão válida para se distinguir para este efeito as sedes de concelhos de outras povoações que, pela sua dimensão e características demográficas, justifiquem o estabelecimento de uma rede de transportes colectivos;

- d) Na mesma linha de orientação se prevê a possibilidade de as câmaras municipais poderem conceder a exploração de carreiras para além da área da sede dos respectivos concelhos, com vista a permitir a sua exploração concertada ou conjunta com a das redes de transportes urbanos.

Assim se permitirá superar o eventual desfasamento entre a divisão administrativa, naturalmente rígida, e a constante expansão urbanística, mesmo antes de promulgação da projectada regulamentação dos transportes de tipo suburbano.

Rodeou-se o processo de uma série de cautelas, reveladoras da intenção do Governo de usar com extrema prudência os poderes que lhe são conferidos, em atenção aos legítimos interesses dos concessionários da região;

- e) Descentralização das decisões relativas ao ordenamento dos transportes colectivos dentro das povoações, coerentemente com a atribuição às câmaras municipais, pelo Decreto-Lei n.º 48 890, de competência para regulamentarem o trânsito dentro das localidades;
- f) Revisão do actual mecanismo de preferência na concessão de carreiras, atenuando a sua rigidez em casos especiais e dando maior relevo à forma como os concessionários cumpram as respectivas obrigações legais e regulamentares;