



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$80

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\$	Semestre	203\$
A 1.ª série	140\$	“	80\$
A 2.ª série	120\$	“	70\$
A 3.ª série	120\$	“	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 37701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUMÁRIO

Ministérios do Interior e da Educação Nacional:

Decreto-Lei n.º 38:345 — Atribui aos Hospitais Cívicos de Lisboa o encargo de, sob a égide do Instituto para a Alta Cultura, promover a organização do IV Congresso Internacional de Transfusão de Sangue e da I Exposição Mundial de Sangue e manda inscrever no respectivo orçamento uma verba destinada àquele fim.

Ministério do Exército:

Portaria n.º 13:616 — Manda integrar no regimento de artilharia de costa a bateria de artilharia de costa de 5^{cm},7 da defesa do porto de Lisboa.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Aviso — Torna público ter sido celebrado um acordo entre os Governos de Portugal e da Bélgica pelo qual são substituídos os quadros do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre os dois países, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946.

Ministério da Economia:

Declaração de terem sido aprovadas as bases para o escoamento obrigatório de vinhos beneficiados na posse da Federação dos Vinicultores da Região do Douro (Casa do Douro).

MINISTÉRIOS DO INTERIOR E DA EDUCAÇÃO NACIONAL

Decreto-Lei n.º 38:345

Considerando que em razão da natureza específica e extensão dos serviços pertinentes à organização do IV Congresso Internacional de Transfusão de Sangue e I Exposição Mundial de Sangue, a realizar em Lisboa de 23 a 29 de Julho;

Considerando, porém, que a falta de tempo não permite o cumprimento das formalidades legais relativas à efectivação das despesas necessárias;

Considerando, finalmente, que tais iniciativas são do maior interesse para o País;

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, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É atribuído aos Hospitais Cívicos de Lisboa o encargo de, sob a égide do Instituto para a Alta Cultura, promover a organização do IV Congresso Internacional de Transfusão de Sangue e da I Exposição Mundial de Sangue.

Art. 2.º Para fazer face aos encargos provenientes das funções atribuídas no artigo anterior é inscrita no

orçamento dos Hospitais Cívicos, sob a rubrica «Pagamento de serviços e encargos não especificados», a verba de 262.798\$60.

Art. 3.º O Ministro do Interior, sempre que a urgência ou a natureza das despesas o justifiquem, pode autorizá-las independentemente de concurso e de quaisquer outras formalidades.

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

Paços do Governo da República, 23 de Julho de 1951. — **ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR** — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cava-leiro de Ferreira* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Adolfo do Amaral Abranches Pinto* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

3.ª Direcção-Geral

3.ª Repartição

(Estado-Maior do Exército)

Portaria n.º 13:616

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Exército, integrar a bateria de artilharia de costa de 5^{cm},7 da defesa do porto de Lisboa no regimento de artilharia de costa, cujos quadros serão remodelados quando as circunstâncias o aconselharem.

Ministério do Exército, 23 de Julho de 1951. — O Ministro do Exército, *Adolfo do Amaral Abranches Pinto*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Aviso

Por ordem superior se faz público que, em 5 de Julho de 1951, foi celebrado em Lisboa um acordo por troca de notas entre os Governos de Portugal e da Bélgica substituindo os quadros do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre os dois países, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946, o qual, nos termos da alínea d) do artigo 11.º deste Acordo, entrou imediatamente em vigor.

Os seus textos, em português e francês, são os seguintes:

Lisboa, 5 de Julho de 1951.— *Senhor Ministro*.— Em seguimento das negociações realizadas em Lisboa de 22 de Junho a 5 de Julho, as delegações portuguesa e belga acordaram em substituir os quadros I e II do Anexo ao Acordo sobre transportes aéreos entre Portugal e a Bélgica, assinado em Lisboa em 22 de Outubro de 1946, pelos quadros seguintes:

Quadro I

Rotas que podem ser exploradas pelas empresas belgas de transporte aéreo

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

1. Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores-América do Norte, nos dois sentidos;
2. Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores-Bermudas-América Central, nos dois sentidos;
3. Bruxelas-eventualmente Lisboa-Açores ou Sal-Brasil, nos dois sentidos.

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

1. Estocolmo-Amsterdão via pontos intermediários-Bruxelas-Paris-Madrid-Lisboa, nos dois sentidos, ficando entendido que o tráfego entre Bruxelas e Paris e o tráfego entre Bruxelas e os pontos ao norte de Bruxelas é reservado às empresas belgas de transporte aéreo e que o tráfego entre Madrid e Lisboa é reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo;
2. Bruxelas-Lisboa-Casablanca-Niamey ou Kano-Léopoldville, nos dois sentidos.

Na linha 2 acima indicada a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela Bélgica:

a) Não têm o direito de embarcar ou desembarcar em território português tráfego internacional — passageiros, correio e carga — destinado a ou provenientes de terceiros países;

b) Podem suprimir uma ou várias escalas intermediárias, desde que o serviço acordado comece num ponto situado no território belga e que a supressão de escalas seja previamente publicada nos seus horários.

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'Dolla-Livingstone ou Lusaka-Salisbúria-Beira e/ou Lourenço Marques, nos dois sentidos, ficando entendido que o tráfego entre Elisabethville e N'Dolla é reservado às empresas belgas de transporte aéreo e que o tráfego entre os pontos acima indicados situados em Moçambique e Salisbúria é reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo.

Nesta linha a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela Bélgica podem suprimir uma ou várias escalas intermediárias, desde que a supressão de escalas seja previamente publicada nos seus horários;

4. Elisabethville-Luanda, nos dois sentidos.

Quadro II

Rotas que podem ser exploradas pelas empresas portuguesas de transporte aéreo

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

1. Angola-Pointe Noire, nos dois sentidos;
2. Angola-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 intermediários, nos dois sentidos, ficando entendido que o tráfego entre Lisboa e Madrid é reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo e que o tráfego entre Paris e Bruxelas e o tráfego entre os pontos ao norte de Bruxelas e Bruxelas é reservado às empresas belgas de transporte aéreo;
2. Lisboa-Vila Cisneros-Sal ou Dakar-Bissau-Robertsfield ou Accra-S. Tomé-Léopoldville-Luanda-Elisabethville (a) ou um ponto a designar na Rodésia do Norte ou do Sul-Joanesburgo-Lourenço Marques, nos dois sentidos; ou

Lisboa-Alger ou Oran-Kano-S. Tomé-Léopoldville-Luanda-Elisabethville (a) ou um ponto a designar na Rodésia do Norte ou do Sul-Joanesburgo-Lourenço Marques, nos dois sentidos; ou

Lisboa-Casablanca ou Agadir-Vila Cisneros-Dakar-Robertsfield ou Freetown-Accra-S. Tomé ou Libreville-Luanda-Lourenço Marques, nos dois sentidos, via Vila Luso-Elisabethville (a)-Salisbúria ou via Léopoldville-Luluaburgo (a)-Elisabethville (a)-Salisbúria.

Na linha 2 acima indicada a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por Portugal:

a) Não têm o direito de embarcar ou desembarcar em território belga tráfego internacional — passageiros, correio e carga — destinado a ou proveniente de terceiros países;

b) Podem suprimir uma ou várias escalas intermediárias, desde que o serviço acordado comece num ponto situado no território português e que a supressão de escalas seja previamente publicada nos seus horários.

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-Lusaka ou Livingstone-N'Dolla-Elisabethville, nos dois sentidos, ficando entendido que o tráfego entre os pontos acima indicados situados em Moçambique e Salisbúria é reservado às empresas portuguesas de transporte aéreo e que o tráfego entre N'Dolla e Elisabethville é reservado às empresas belgas de transporte aéreo.

Nesta linha a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por Portugal podem suprimir uma ou várias escalas intermediárias, desde que a supressão de escalas seja previamente publicada nos seus horários;

4. Luanda-Elisabethville, nos dois sentidos.

(a) Escala não comercial.

Tenho a honra de confirmar a V. Ex.^a o acordo do Governo Português sobre o que precede.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex.^a, Sr. Ministro, os protestos da minha alta consideração.— *Paulo Arsénio Virissimo Cunha.*

S. Ex.^a o Sr. Barão van der Elst, Ministro da Bélgica, Lisboa.

Légation de Belgique.—Lisbonne, le 5 juillet 1951.—*Monsieur le Ministre.*—A la suite des négociations poursuivies à Lisbonne du 22 juin au 5 juillet, les délégations belge et portugaise sont convenues de remplacer les tableaux I et II de l'Annexe à l'Accord sur les Transports Aériens entre la Belgique et le Portugal, signé à Lisbonne le 22 octobre 1946, par les tableaux suivants :

Tableau I

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises belges de transport aérien

A) *Lignes en transit* (voir Annexe, section III, paragraphe a):

1. Bruxelles-éventuellement Lisbonne-Açores-Amérique du Nord, dans les deux sens;
2. Bruxelles-éventuellement Lisbonne-Açores-Bermudes-Amérique Centrale, dans les deux sens;
3. Bruxelles-éventuellement Lisbonne-Açores ou Sal-Brésil, dans les deux sens.

B) *Lignes en transit avec faculté d'escales commerciales* (voir Annexe, section III, paragraphe b):

1. Stockholm-Amsterdam via points intermédiaires-Bruxelles-Paris-Madrid-Lisbonne, dans les deux sens, étant entendu que le trafic entre Bruxelles et Paris et le trafic entre Bruxelles et les points au nord de Bruxelles sont réservés aux entreprises belges de transport aérien, tandis que le trafic entre Madrid et Lisbonne est réservé aux entreprises portugaises de transport aérien;
2. Bruxelles-Lisbonne-Casablanca-Niamey ou Kano, -Léopoldville, dans les deux sens.

Sur la ligne 2 prévue ci-dessus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la Belgique:

a) N'ont pas le droit d'embarquer ou de débarquer en territoire portugais le trafic international — passagers, courrier et charge — à destination ou en provenance des pays tiers;

b) Peuvent supprimer une ou plusieurs escales intermédiaires pourvu que le service convenu commence en un point situé sur le territoire belge et que la suppression d'escale soit publiée préalablement dans leurs horaires.

C) *Lignes en régime particulier* (voir Addenda à l'Annexe):

1. Bruxelles-Lisbonne, dans les deux sens;
2. Stanleyville-Léopoldville-Luanda-Lobito, dans les deux sens;
3. Elisabethville-N dola-Livingstone ou Lusaka-Salisbury-Beira et/ou Lourenço Marques, dans les deux sens, étant entendu que le trafic entre Elisabethville et N dola est réservé aux entreprises belges de transport aérien, tandis que le trafic entre les points précités situés en Mozambique et Salisbury est ré-

servé aux entreprises portugaises de transport aérien.

Sur cette ligne, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la Belgique peuvent supprimer une ou plusieurs escales intermédiaires pourvu que la suppression d'escale soit publiée préalablement dans leurs horaires;

4. Elisabethville-Luanda, dans les deux sens.

Tableau II

Lignes qui peuvent être exploitées par les entreprises portugaises de transport aérien

A) *Lignes en transit* (voir Annexe, section III, paragraphe a):

1. Angola-Pointe Noire, dans les deux sens;
2. Angola-Brazzaville, dans les deux sens.

B) *Lignes en transit avec faculté d'escales commerciales* (voir Annexe, section III, paragraphe b):

1. Lisbonne-Madrid-Paris-Bruxelles-Amsterdam-Stockholm via points intermédiaires, dans les deux sens, étant entendu que le trafic entre Lisbonne et Madrid est réservé aux entreprises portugaises de transport aérien, tandis que le trafic entre Paris et Bruxelles et le trafic entre les points au nord de Bruxelles et Bruxelles sont réservés aux entreprises belges de transport aérien;
2. Lisbonne-Vila Cisneros-Sal ou Dakar-Bissau-Robertsfield ou Accra-S. Tomé-Léopoldville-Luanda-Elisabethville (a) ou un point à désigner dans la Rhodésie du Nord ou du Sud-Johannesburg-Lourenço Marques, dans les deux sens; ou
Lisbonne-Alger ou Oran-Kano-S. Tomé-Léopoldville-Luanda-Elisabethville (a) ou un point à désigner dans la Rhodésie du Nord ou du Sud-Johannesburg-Lourenço Marques, dans les deux sens; ou
Lisbonne-Casablanca ou Agadir-Vila Cisneros-Dakar-Robertsfield ou Freetown-Accra-S. Tomé ou Libreville-Luanda-Lourenço Marques, dans les deux sens, via Vila Luso-Elisabethville (a)-Salisbury ou via Léopoldville-Luluabourg (a)-Elisabethville (a)-Salisbury.

Sur la ligne 2 prévue ci-dessus l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Portugal:

a) N'ont pas le droit d'embarquer ou de débarquer en territoire belge le trafic international — passagers, courrier et charge — à destination ou en provenance des pays tiers;

b) Peuvent supprimer une ou plusieurs escales intermédiaires, pourvu que le service convenu commence en un point situé sur le territoire portugais et que la suppression d'escales soit publiée préalablement dans leurs horaires.

C) *Lignes en régime particulier* (voir Addenda à l'Annexe):

1. Lisbonne-Bruxelles, dans les deux sens;
2. Lobito-Luanda-Léopoldville-Stanleyville, dans les deux sens;

(a) Escale non commerciale.

3. Lourenço Marques et/ou Beira-Salisbury-Lusaka ou Livingstone-N dola-Elisabethville, dans les deux sens, étant entendu que le trafic entre les points précités situés en Mozambique et Salisbury est réservé aux entreprises portugaises de transport aérien, tandis que le trafic entre N dola et Elisabethville est réservé aux entreprises belges de transport aérien.

Sur cette ligne, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Portugal peuvent supprimer une ou plusieurs escales intermédiaires pourvu que la suppression d'escale soit publiée préalablement dans leurs horaires;

4. Luanda-Elisabethville, dans les deux sens.

J'ai l'honneur de confirmer à Votre Excellence l'accord de mon Gouvernement sur ce qui précède.

Je saisis cette occasion pour réitérer à Votre Excellence les assurances de ma plus haute considération.—
Van der Elst.

Son Excellence le Dr. Paulo Arsénio Virísimo Cunha, Ministre des Affaires Etrangères, Lisbonne.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 17 de Julho de 1951.—O Director-Geral, *José Augusto Correia de Barros.*

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Gabinete do Ministro

Comissão de Coordenação Económica

Declaração

Declara-se, para os devidos efeitos, que, por despacho de 29 de Junho de 1951, S. Ex.^a o Subsecretário de Estado da Agricultura, sob proposta do Instituto do Vinho do Porto, ao abrigo do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 26:899, de 19 de Agosto de 1936, aprovou as seguintes bases para o escoamento obrigatório de vinho beneficiado na posse da Federação dos Vinicultores da Região do Douro (Casa do Douro):

I) Sempre que o conselho geral do Instituto do Vinho do Porto reconheça haver excedentes de vinhos beneficiados na posse da Federação dos Vinicultores da Região do Douro (Casa do Douro) que convenha escoar, a direcção do Instituto do Vinho do Porto, ouvido o seu conselho geral, fixará o quantitativo que deverá ser rateado, obrigatoriamente, pelas firmas exportadoras e vendedoras no País, em função do volume das respectivas exportações e vendas para consumo nacional.

§ 1.º O volume global de vinho a escoar não excederá 10 por cento do volume global de vinho exportado e ven-

dido para consumo nacional no ano imediatamente anterior àquele em que se tenha feito a fixação prevista no corpo deste artigo.

§ 2.º O rateio do quantitativo do vinho beneficiado a escoar far-se-á por todas as firmas exportadoras e vendedoras no País, consoante a sua posição relativa dentro do volume global de vinho exportado e vendido no ano civil anterior ao ano em que tiver sido feita a fixação.

§ 3.º Para completa equidade no cálculo da litragem do vinho beneficiado a escoar por cada firma será aquela expressa em escudos, tomando-se para base o preço unitário da pipa de vinho beneficiado de 550 litros, feito com mosto adquirido ao preço mínimo fixado pelo Instituto do Vinho do Porto e com aguardente ao preço efectivo na vindima da respectiva campanha, na proporção de 100 litros de aguardente para 450 litros de mosto.

§ 4.º A fixação do quantitativo a ratear far-se-á, normalmente, nos meses de Maio, Junho ou Julho, e a carregação dos respectivos vinhos deverá fazer-se nos meses imediatos, mas nunca depois de 31 de Dezembro do mesmo ano.

II) Os vinhos que, em consequência do rateio, hajam sido adquiridos pelos comerciantes de vinho do Porto à Casa do Douro comportam 100 por cento de capacidade de exportação e contarão para efeito do *stock* de 30 de Junho do ano anterior àquele em que tiver sido feito esse rateio.

III) Às firmas exportadoras ou vendedoras no País que não tenham escoado dentro do prazo estabelecido a quota-parte de vinho beneficiado que lhes tiver cabido em rateio ser-lhes-á reduzida a capacidade de exportação ao mínimo previsto no § 2.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 26:899, de 19 de Agosto de 1936, enquanto não fizerem o escoamento total dos quantitativos que pelo rateio lhes hajam sido atribuídos.

§ único. Esta disposição não é aplicável às firmas que entrarem em liquidação, continuando a aplicar-se-lhes a legislação em vigor.

IV) Sempre que os preços dos lotes de vinhos beneficiados na posse da Casa do Douro determinem reparos por parte das entidades compradoras, poderão os mesmos, a pedido do Grémio dos Exportadores de Vinho do Porto, ser submetidos à apreciação e arbitragem do Instituto do Vinho do Porto, da decisão do qual não haverá recurso.

V) (transitório). Durante o ano de 1951 deverão ser escoados até 31 de Julho 5 por cento dos vinhos exportados e vendidos no ano de 1949 e até 30 de Novembro 5 por cento dos vinhos exportados e vendidos no ano de 1950.

§ único. O não cumprimento desta disposição determina a aplicação do disposto na base III.

Comissão de Coordenação Económica, 18 de Julho de 1951.—Pelo Presidente, *Afonso José Leite de Sampaio.*