

## Direcção-Geral da Marinha

## Decreto n.º 40 344

Com fundamento no disposto no § 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 20 255, de 13 de Agosto de 1931, e observado o estabelecido no § 2.º do mesmo artigo e nas demais disposições desse diploma;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É aprovado e posto em execução o Regulamento para o Tráfego de Passageiros entre o Porto do Cais do Pico (Ilha do Pico) e o Porto das Velas (Ilha de S. Jorge), anexo a este decreto e assinado pelo Ministro da Marinha.

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

Paços do Governo da República, 18 de Outubro de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

Regulamento para o Tráfego de Passageiros  
entre o Porto do Cais do Pico (Ilha do Pico)  
e o Porto das Velas (Ilha de S. Jorge)

Artigo 1.º É livre a indústria de transportes marítimos de passageiros entre os portos do Cais do Pico (ilha do Pico) e das Velas (ilha de S. Jorge), observadas as disposições do presente regulamento e demais legislação aplicável.

Art. 2.º Até 31 de Outubro de cada ano deverá a Capitania do Porto da Horta apresentar à Direcção da Marinha (Mercante proposta devidamente justificada do número máximo de embarcações de tráfego local a matricular no ano seguinte para o transporte de passageiros.

§ único. A fixação desse número será feita, em definitivo, por despacho do Ministro da Marinha.

Art. 3.º Os proprietários das embarcações de tráfego local registadas na Capitania do Porto da Horta ou nas delegações marítimas de S. Roque do Pico e Velas que pretendam fazer o tráfego de passageiros de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de cada ano deverão inscrever as suas embarcações, para esse efeito, na Capitania do Porto da Horta no mês de Novembro do ano anterior.

§ único. A inscrição a que se refere o presente artigo será aberta mediante edital publicado pela Capitania do Porto da Horta, com antecedência não inferior a quinze dias sobre a data fixada para início dessa inscrição.

Art. 4.º A inscrição é limitada às embarcações para as quais os proprietários declarem, no acto da inscrição e por escrito, que se obrigam a cumprir as carreiras, horários e tarifas que lhes forem fixados para execução do presente regulamento, as disposições legais e regulamentares em vigor e as ordens e instruções dimanadas da Capitania do Porto da Horta, em execução das mesmas disposições.

§ único. A inscrição feita nos termos deste artigo é provisória e só se tornará definitiva depois de a Capitania do Porto da Horta vistoriar a embarcação a que a mesma inscrição respeita e concluir, em auto, que ela satisfaz ao estabelecido no Decreto n.º 20 255 e respectivo regulamento, de 13 de Agosto de 1931.

Art. 5.º Quando o número de embarcações inscritas for superior ao número fixado por despacho ministerial, a Capitania do Porto da Horta procederá à respectiva classificação, dando preferência às que ofereçam melhores condições de conforto e velocidade.

§ único. Feita a classificação, só poderão ser aplicadas no tráfego as embarcações mais classificadas, até ao número fixado por despacho ministerial.

Art. 6.º O número de viagens de ida e volta entre o porto do Cais do Pico e o porto das Velas é fixado no mínimo de duas por semana durante o Inverno e de uma viagem diária durante o Verão, exceptuados os domingos, desde que as condições do tempo o permitam, o que será verificado pelas autoridades marítimas.

§ 1.º O horário é fixado pela Capitania do Porto da Horta, de acordo com o horário das carreiras de camionagem nas ilhas do Pico e S. Jorge, e será tornado público em edital e em anúncios publicados nos jornais das ilhas do Pico, Faial e S. Jorge, respectivamente pela Capitania e pelos proprietários das embarcações aprovadas para as carreiras.

§ 2.º Os anúncios de horários deverão ser publicados com antecedência não inferior a oito dias relativamente à data em que tenham de entrar em vigor.

§ 3.º A lotação de cada embarcação deve ser rigorosamente observada, tendo em devida atenção o estabelecido para mau tempo.

§ 4.º Para transporte dos passageiros que excedam a lotação da embarcação designada para determinada viagem do horário, deverão ser efectuadas, em desdobramento, as viagens necessárias.

§ 5.º Quaisquer outras viagens, autorizadas ou determinadas pela Capitania do Porto da Horta, serão consideradas extraordinárias e feitas sem prejuízo das do horário estabelecido e das tarifas fixadas no presente regulamento.

Art. 7.º O preço das passagens entre o porto do Cais do Pico e o porto das Velas, para as embarcações que cumpram viagens do horário ou para as embarcações adicionais utilizadas para cumprimento das viagens do horário, é de 12\$ por pessoa, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

§ único. Os menores de 12 anos pagam apenas meia passagem e os menores de 3 anos, quando transportados ao colo, não pagam passagem.

Art. 8.º Nas viagens extraordinárias entre os portos do Cais do Pico e das Velas o preço da passagem será de 1\$50 por milha e por pessoa, para um mínimo de vinte passageiros por viagem e sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

Art. 9.º A alteração das tarifas indicadas nos dois artigos anteriores dependerá de despacho do Ministro da Marinha, sob proposta fundamentada da Capitania do Porto da Horta.

Art. 10.º Cada passageiro tem direito ao transporte de bagagem ou de volume de mão de peso total não superior a 25 kg.

§ único. Por cada 25 kg a mais, ou fracção, é devida a cobrança de importância igual à de meia passagem.

Art. 11.º Quando a embarcação que deva fazer determinada viagem não chegar a largar, voltar ao ponto de partida sem efectuar a viagem ou desembarcar passageiros em local diverso do normal, deverá o mestre respectivo participar por escrito a ocorrência à Capitania do Porto da Horta e explicar as razões do seu procedimento.

§ único. Quando ocorra qualquer dos dois primeiros casos indicados neste artigo os passageiros terão direito à restituição da passagem paga, salvo se essas ocorrências forem devidas a motivos reputados de força maior pela autoridade marítima.

Art. 12.º Os proprietários das embarcações de passageiros de tráfego local que explorem as carreiras a que este regulamento respeita poderão substituir provisoriamente qualquer embarcação nelas empregada por outra de passageiros de tráfego local julgada apta por vistoria especial.

§ único. A substituição definitiva só poderá, porém, ser autorizada quando a embarcação proposta for julgada pela Capitania do Porto da Horta com melhores características do que a substituída.

Art. 13.º Qualquer infracção cometida pela empresa proprietária em execução do serviço que resulta do presente regulamento será punida com multa até 1.000\$, sem prejuízo de qualquer outra penalidade em que tiver incorrido.

Art. 14.º Em caso de suspensão das carreiras estabelecidas pelo presente regulamento poderá a Capitania do Porto da Horta tomar conta das embarcações e com elas fazer o serviço às mesmas adstrito, por conta e risco da empresa proprietária.

Art. 15.º As embarcações de passageiros de longo curso, de cabotagem, navegação costeira ou tráfego local que normalmente ou eventualmente façam escala pelos portos do Cais do Pico ou das Velas é permitido o transporte de passageiros, não podendo, porém, cobrar tarifas inferiores às estabelecidas para as embarcações a que este regulamento respeita.

Art. 16.º As embarcações de passageiros inscritas no tráfego Cais do Pico-Velas somente poderão transportar as bagagens e demais volumes de mão pertencentes aos passageiros.

Art. 17.º As embarcações de carga utilizadas no tráfego Cais do Pico-Velas não poderão transportar passageiros.

§ único. Eventualmente, havendo insuficiência de embarcações de passageiros para o tráfego Cais do Pico-Velas, ou por outro motivo de interesse público, poderão as autoridades marítimas autorizar, a título excepcional, que as embarcações de carga transportem passageiros, até ao número máximo de doze por viagem, desde que tenham a bordo coletes e bóias de salvação suficientes para todas as pessoas (passageiros e tripulantes).

Art. 18.º As embarcações de passageiros inscritas no tráfego Cais do Pico-Velas são dispensadas dos vistos nos papéis de bordo e da apresentação dos diversos documentos de entrada e saída mencionados no Regulamento das Alfândegas, aprovado pelo Decreto n.º 31 730, de 15 de Dezembro de 1941, com excepção do alvará de saída, nas viagens que efectuem para cumprimento do estabelecido no presente regulamento.

Art. 19.º Sem prejuízo do estabelecido no Decreto n.º 20 255 e respectivo regulamento especial, de 13 de Agosto de 1931, pode o disposto neste regulamento especial ser alterado por portaria do Ministro da Marinha.

Ministério da Marinha, 18 de Outubro de 1955. — O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

### Gabinete do Ministro

#### Portaria n.º 15 565

1. O volume da colheita de azeite da campanha de 1955-1956, previsto pelo Instituto Nacional de Estatística, com base no estado das culturas em 30 de Junho, era da ordem de 110 milhões de litros, número que desceu para 106 milhões na estimativa respeitante a 31 de Julho e para 102 milhões na de 31 de Agosto.

A floração das oliveiras foi excelente, mas a fecundação não decorreu em boas condições e tem-se registado a queda de muitos frutos em virtude da seca.

A colheita não atingirá o volume excepcional registado há dois anos, que foi de 133 milhões de litros e

constitui o máximo da produção nacional. Espera-se, porém, dentro da prudência usual com que se formulam as previsões, que a produção não seja inferior a 100 milhões de litros, resultado apesar de tudo correspondente a uma safra normal.

Pode, portanto, considerar-se assegurada, durante a campanha de 1955-1956, a satisfação das necessidades da metrópole e da exportação para as províncias ultramarinas e para o estrangeiro, cujo cômputo total é da ordem de 90 milhões de litros anuais.

2. A capitação nacional de azeite tem vindo a aumentar.

Limitando a apreciação do fenómeno aos últimos oito anos, que vão de 1948 a 1955 — período de relativa normalidade que se segue às dificuldades de abastecimento ocorridas durante a guerra e nos anos imediatos —, a capitação foi aumentando, sucessivamente, de 7,7 para 9,1 l desde o biénio de 1948-1949 ao de 1952-1953 e deverá ultrapassar 10 l durante o biénio em curso.

Apesar deste aumento, ainda estamos distanciados de certas capitações europeias, que excedem 12 l.

Mesmo admitindo, por defeito, que a capitação cristalizasse em 9,5 l — nível inferior à média do biénio de 1954-1955 e do quadriénio de 1952-1955 —, resulta do facto, tomando como base a actual população da metrópole, que esta absorverá anualmente 84 milhões de litros.

A exportação para as províncias ultramarinas, que está a desenvolver-se em bom ritmo — em 1954 registou o aumento de 1,5 milhões de litros (64 por cento) em relação a 1953 —, e, presentemente, do mínimo de 3,5 milhões de litros.

Adicionada a exportação para o estrangeiro, cuja média durante os últimos oito anos é de cerca de 3 milhões, pode considerar-se assegurado à olivicultura nacional o já referido escoamento anual de 90 milhões de litros.

Considerados estes quantitativos, as linhas de tendência da produção e do consumo, sensivelmente aproximadas durante o biénio safra-contrasafra, e a posição do óleo de amendoim que, a título complementar, pode ser utilizado em função do volume das colheitas de azeite, é de concluir, sem receio de erro e a bem da olivicultura, pela inexistência dum problema grave de excedentes de produção durante os anos mais próximos.

3. Em virtude da colheita excepcional de 1953-1954 houve possibilidade de incrementar a exportação de azeite durante 1954 e 1955. Em 1954 saíram 6189 t, das quais 3535 para as províncias ultramarinas e 2654 para o estrangeiro. Em 1955 o número final não deve ficar longe de 8500 t, das quais cerca de 5000 para o estrangeiro.

Em 1954 o contributo do azeite para a balança comercial foi de 114 000 contos, dos quais 58 000 em divisas estrangeiras. Durante o ano corrente a parte do estrangeiro deve acabar por exceder 80 000 contos e a das províncias ultramarinas situar-se em nível aproximado ao de 1954.

Os números da exportação total em 1954 (6189 t) e da prevista para 1955 (8500 t) representam um aumento, respectivamente, de 51 por cento e 107 por cento em relação à média do sexénio anterior, que foi de 4099 t.

4. Durante a próxima campanha serão mantidas todas as simplificações introduzidas no condicionamento da produção e do comércio de azeite pela Portaria n.º 13 701, de 12 de Outubro de 1951, que regulou a campanha olivícola de 1951-1952.