

dos Negócios Estrangeiros da Bélgica, em 23 de Março de 1955, o instrumento de adesão de Marrocos à Convenção relativa à criação de uma União Internacional para a publicação das pautas aduaneiras, regulamento de execução e processo verbal de assinatura, assinados em Bruxelas em 5 de Junho de 1890, e o protocolo de modificação, assinado em Bruxelas em 16 de Dezembro de 1949.

O protocolo produzirá efeitos em relação a Marrocos a partir de 16 de Maio de 1957.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 20 de Maio de 1957. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra*.

Aviso

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Embaixada da Bélgica em Lisboa, foi depositado nos arquivos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica, em 18 de Abril de 1957, o instrumento de ratificação por parte da República da Guatemala dos seguintes actos internacionais, assinados em Bruxelas em 11 de Julho de 1952:

- a) Convenção Postal Universal, protocolo final e anexos, regulamento de execução e anexos, disposições relativas à correspondência-avião, protocolo final e anexos;
- b) Acordo relativo às encomendas postais, protocolo final, regulamento de execução e anexos.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 31 de Maio de 1957. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos

Decreto n.º 41 139

Considerando que, por despacho do Ministro das Obras Públicas de 12 de Março de 1957, foi adjudicado ao Prof. Eng. Alberto Abecasis Manzanares a elaboração de cinco projectos para cinco perfis-tipo de barragens de correcção torrencial;

Considerando que o prazo para a execução dos citados projectos abrange os anos económicos de 1957 e 1958;

Tendo em vista o disposto no § único do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 27 563, de 13 de Março de 1937;

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

Artigo 1.º É autorizada a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos a celebrar contrato com o Prof. Eng. Alberto Abecasis Manzanares para a execução de cinco projectos para cinco perfis-tipo de barragens de correcção torrencial, pela importância de 110.000\$.

Art. 2.º Seja qual for o valor dos trabalhos a realizar, não poderá a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos despendar com pagamentos relativos aos mesmos mais de 66.000\$ em 1957 e em 1958 44.000\$ e mais o que se apurar como saldo do ano anterior.

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

Paços do Governo da República, 3 de Junho de 1957. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Eduardo de Arantes e Oliveira*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 41 140

1. A magnífica rede de vias fluviais do distrito de Goa e a importância que os transportes por mar assumem no Estado da Índia determinaram que o vigoroso desenvolvimento económico deste, na base do qual está a exportação do minério de ferro, se repercutisse na constituição de uma moderna frota fluvial de carga e no aumento, em número e porte, das restantes embarcações de tráfego fluvial (para passageiros e veículos) e de serviço portuário (dragagem, reboques, amarrações, etc.). Os capitais investidos em navios e embarcações de ferro do tráfego fluvial, local e costeiro, em que se destacam as grandes barcaças motorizadas, ultrapassam a centena de milhar de contos e tendem a aumentar, de acordo com as exigências da exportação mineira, do movimento portuário e do desenvolvimento das actividades piscatórias.

A manutenção desta frota reclama a existência de estaleiros de construção e reparação e o rápido desgaste do material naval, quando privado dos cuidados de beneficiação periódica, dá ao estabelecimento de tais meios de acção carácter de grande urgência.

O contrato que em 1881 outorgou à West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd., a concessão do porto e caminho de ferro de Mormugão engloba o exclusivo das instalações de construção e reparação naval na área do porto, mas a companhia não as construiu, certamente pelas dificuldades financeiras com que até agora se debateu e pela facilidade, embora onerosa, que a vizinhança dos estaleiros de Bombaim proporcionava à reparação das unidades da sua frota portuária. Neste momento a concessionária dispõe apenas de um modesto plano inclinado em Vasco da Gama.

Além deste só existem em Goa estaleiros de reparação naval pertencentes ao serviço oficial denominado «Navegação da Índia», para assistência às suas lanchas e pequenos *ferry-boats* e à empresa proprietária das minas mecanizadas de Sirigão, para carenagem de barcaças de transporte fluvial de pequenas dimensões.

2. Excluído o recurso a estaleiros de Bombaim e sendo difícil ou muito dispendiosa a utilização de outros portos estrangeiros, tornou-se indispensável criar em Goa os meios de satisfazer tão importantes necessidades.

Não seria recomendável que cada um dos proprietários de embarcações organizasse estaleiros para seu uso próprio, pois, além das deficiências técnicas e económicas de tais explorações, continuariam sem solução os problemas de interesse comum, nomeadamente os da carenagem das dragas, rebocadores e *ferry-boats* de maior porte.

O Ministério do Ultramar e o Governo-Geral procuraram, por isso, resolver a dificuldade através da constituição de uma empresa, em que o Estado participasse e na qual se associassem todas as entidades particulares interessadas, empresa que disporia, por esta forma, dos recursos necessários para construir um estaleiro moderno e eficiente, capaz de assegurar a manutenção, renovação e ampliação da frota fluvial, portuária e costeira, além de fabricos em unidades maiores, de guerra e de comércio, que frequentam o porto de Mormugão. Não pode esquecer-se também a relevância desta empresa como instrumento de trabalho da população do Estado da Índia e como fonte de riqueza e de divisas para a sua economia.