

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.

Reconheceu-se, porém, que a grandeza dos investimentos a fazer, em função das obrigações que a essa empresa devem ser impostas, e a fraca rentabilidade que, durante algum tempo, se prevê para determinadas instalações solicitam um certo número de facilidades e proteções. Assim, além das isenções fiscais e aduaneiras, conceder-se-á à empresa um exclusivo por dez anos, que lhe assegure o volume suficiente de trabalho. A reunião do Estado e dos particulares directamente afectados dentro da sociedade concessionária garante a satisfação equitativa de todos os interesses e a prevalência necessária do interesse da comunidade.

As diligências efectuadas em Goa dentro da orientação assim delineada tiveram pleno êxito e concluíram pela assinatura de um compromisso de participação por parte de todos os interessados e pelo acordo sobre a minuta dos documentos básicos da nova sociedade.

3. O presente diploma tem por fim habilitar o Governo-Geral a participar na constituição da empresa, que se denominará «Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L.», proporcionar a esta a protecção de que carece e autorizar a celebração de contrato com a concessionária do porto e caminho de ferro de Mormugão para a cessão dos direitos que detém quanto à ocupação de terrenos e à instalação de estaleiros navais.

Nestes termos:

Usando da faculdade concedida pelo n.º 2.º do artigo 150.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O Estado da Índia Portuguesa, representado pelo governador-geral ou pela entidade em quem este delegar, poderá participar na constituição da sociedade anónima de responsabilidade limitada Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., nas condições estabelecidas por este diploma.

Art. 2.º A sociedade obedecerá às seguintes condições:

- a) Terá como único objecto o exercício da indústria de construção e reparações navais metalomecânicas;
- b) O seu capital social não será inferior a 20 000 contos;
- c) Participarão na sua fundação, além do Estado da Índia, os serviços autónomos da navegação da Índia, a Junta das Importações e Exportações da Índia, a Caixa Económica de Goa, a W. I. P. (West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd.), e os actuais proprietários de barcaças motorizadas para transporte de minérios;
- d) A parte do capital que não for tomada pelas entidades referidas na alínea anterior será posta a subscrição pública no Estado da Índia;
- e) Pelo menos 75 por cento do capital será representado por acções nominativas;
- f) 75 por cento do capital em acções nominativas devem pertencer a entidades portuguesas, como tais se tomando as definidas na Lei n.º 1994, de 13 de Abril de 1943;
- g) A maioria dos membros do conselho de administração e do conselho fiscal deve ter a nacionalidade portuguesa de origem ou adquirida por naturalização há mais de dez anos, e dentro dela serão obrigatoriamente escolhidos os presidentes do conselho de administração e do conselho fiscal e administradores-delegados;
- h) Haverá administradores nomeados pelo Governo, de entre os quais será escolhido o presidente do conselho de administração.

§ 1.º A participação do Estado da Índia no capital da sociedade abrangerá, além das acções que subscrever, uma entrada correspondente ao exclusivo concedido pelo artigo 9.º deste diploma.

§ 2.º Os serviços autónomos da navegação da Índia entrarão para a sociedade com as suas oficinas e depósitos de construção e reparação de embarcações, além da quantia com que subscreverem.

§ 3.º Consideram-se entrada da W. I. P. para a sociedade a cessão do direito ao exclusivo das instalações para construção e reparação naval na área do porto de Mormugão, conferido pelo artigo 18.º, n.º 1, do contrato de concessão de 18 de Abril de 1881, e a cedência das instalações e material de reparação naval que possui actualmente em Mormugão.

§ 4.º É delegada no governador-geral a nomeação dos administradores referidos na alínea h) do corpo do artigo.

Art. 3.º São nulas e de nenhum efeito as transmissões, voluntárias ou judiciais, de acções e as eleições contrárias ao disposto respectivamente nas alíneas f) e g) do artigo anterior.

Art. 4.º As instalações que os Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., careçam de estabelecer para o exercício dos seus fins próprios em terrenos do domínio público marítimo obedecerão a um plano sujeito à aprovação do governador-geral.

Art. 5.º As instalações fabris devem permitir, dois anos depois de constituída a sociedade, a carenagem e a completa manutenção dos órgãos motores de todas as unidades da actual frota de serviço do porto de Mormugão, incluindo as dragas.

§ único. O cumprimento desta obrigação, na parte em que interesse exclusivamente à frota da W. I. P., terá, todavia, em conta as facilidades oficiais de que esta disponha.

Art. 6.º A sociedade dos Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., gozará, pelo prazo de seis anos, a contar do início da exploração, de isenção de contribuições e impostos do Estado ou dos corpos administrativos, com excepção do imposto do selo.

§ único. Este prazo poderá ser prorrogado, ano a ano, até dez anos pelo Governador-Geral do Estado da Índia, mediante verificação prévia da necessidade da isenção para a estabilidade económica do empreendimento.

Art. 7.º Serão isentos de direitos e outras imposições, a cobrar no despacho aduaneiro, com excepção do imposto do selo, os materiais metálicos não trabalhados e as máquinas e aparelhos de qualquer natureza destinados a serem incorporados nas embarcações de tráfego fluvial, local ou costeiro, a construir ou reparar pelos Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L.

Art. 8.º A sociedade dos Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., gozará dos benefícios concedidos pelos artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 38 816, de 7 de Julho de 1952, extensivos a embarcações de qualquer nacionalidade.

Art. 9.º Durante os dez primeiros anos de funcionamento dos estaleiros pertencentes a Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., não será autorizada no distrito de Goa a instalação de novos estaleiros de construção ou reparação naval metálica ou metalomecânica requerida por outras entidades, nem a transformação, melhoria ou ampliação dos existentes nesta data.

§ único. Os estaleiros existentes no distrito de Goa na presente data e que não sejam incorporados nos previstos por este diploma só poderão funcionar para embarcações pertencentes aos proprietários dos estaleiros ou para serviços que lhes sejam pedidos por Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., ou requisitados pelas autoridades competentes.

Art. 10.º Fica o Ministro do Ultramar autorizado a contratar com a W. I. P. a cessão a favor do Estado dos direitos de ocupação dos terrenos do domínio público no porto de Mormugão necessários às instalações de Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L.; a cessão a esta sociedade do exclusivo de que a primeira usufrui quanto a instalações de construções e reparações navais no porto de Mormugão por força do artigo 18.º, n.º 1, do contrato de concessão de 18 de Abril de 1881, e ainda a cedência das actuais instalações e material de construções e reparações navais de que a W. I. P. dispõe. No mesmo contrato estipular-se-ão as facilidades que a W. I. P. deverá dar para instalação e eficiente funcionamento dos novos estaleiros navais.

§ 1.º A sociedade dos Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., outorgará também neste contrato ou assumirá no contrato de cessão com a W. I. P. as obrigações que para ela sejam previstas no contrato entre a W. I. P. e o Estado.

§ 2.º As acções dos Estaleiros Navais de Goa, S. A. R. L., que a W. I. P. receber pela cessão do direito de exclusivo mencionado no corpo deste artigo serão nominativas e reverterão para o Estado, sem encargos, quando terminar a sua concessão do porto de Mormugão.

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* — Marcello Caetano — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco

*de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.*

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado da Índia. — R. Ventura.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

### Gabinete do Ministro

#### Portaria n.º 16 312

A elevada produção de azeite da última campanha, o ritmo de comercialização alcançado e a normalidade do abastecimento que se tornou possível assegurar permitem atenuar as medidas de disciplina da circulação do produto estabelecidas na Portaria n.º 15 971, de 15 de Setembro de 1956.

Dentro deste espírito considera-se desnecessária a exigência de guias de trânsito para a circulação do azeite dos produtores auto-abastecidos. Esta providência será seguida, logo que se atinja a completa regularização do mercado, da supressão das demais restrições instituídas no início da campanha.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Economia, que cesse imediatamente o regime de guias de trânsito relativamente ao azeite destinado ao auto-abastecimento dos produtores e das casas agrícolas e para pagamento de foros e pensões.

Ministério da Economia, 3 de Junho de 1957. — O Ministro da Economia, *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês.*