



# DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$60

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 3 séries . . .	Ano 240\$	Gemestre . . . . . 130\$
A 1.ª série . . .	90\$	• . . . . . 43\$
A 2.ª série . . .	80\$	• . . . . . 43\$
A 3.ª série . . .	80\$	• . . . . . 43\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 2\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do sêlo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112 de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

## Administração da Imprensa Nacional de Lisboa

### AVISO

Para os devidos efeitos se comunica que, por ordem superior, não serão aceites originais destinados ao «Diário do Governo» que não tragam aposta a ordem para a publicação devidamente assinada, devendo ser autenticada a assinatura pelo respectivo sêlo branco.

### SUMÁRIO

#### Ministério das Finanças:

**Decreto-lei n.º 32:841** — Permite que enquanto perdurarem as actuais circunstâncias possa ser dispensada a favor das juntas gerais dos distritos dos Açores uma parte do produto da taxa de salvação nacional sobre o açúcar, cobrada nas respectivas alfândegas, a fim de auxiliar as mesmas juntas na execução dos planos de rédes de estradas nacionais de que trata o decreto-lei n.º 32:299.

#### Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

**Decreto-lei n.º 32:842** — Determina que as administrações portuárias promovam, nos prazos que forem fixados pelo Governo, a elaboração dos planos de arranjo e expansão dos portos em que exerçam a sua jurisdição.

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Direcção Geral da Contabilidade Pública

#### Decreto-lei n.º 32:841

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

**Artigo 1.º** Enquanto perdurarem as actuais circunstâncias poderá ser dispensada a favor das juntas gerais dos distritos dos Açores uma parte do produto da taxa de salvação nacional sobre o açúcar, cobrada nas respectivas alfândegas, a fim de auxiliar as mesmas juntas na execução dos planos de rédes de estradas nacionais de que trata o decreto-lei n.º 32:299, de 1 de Outubro de 1942.

**Art. 2.º** A importância a atribuir nos termos do artigo anterior será representada por uma percentagem sobre as cobranças da citada proveniência, que fôr fixada por despacho do Presidente do Conselho e do Ministro das Finanças, entregando-se mensalmente às juntas gerais interessadas as quantias que lhes ficarem pertencendo

pela aplicação dessa percentagem sobre as correspondentes receitas arrecadadas em cada mês.

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

Paços do Governo da República, 11 de Junho de 1943. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — Francisco José Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos

#### Decreto-lei n.º 32:842

1. A evolução da nossa política portuária nos últimos quinze anos, visando, primordialmente, o apetrechamento de alguns portos, em relação às novas necessidades dos transportes por mar, deixou subsistir ainda, para experiência, o regime administrativo confirmado pela legislação de 1892 para a utilização dos espaços do domínio público marítimo. Tal regime, informado por um restrito critério fiscal, teve o grande mérito de reservar em alguns casos, para a actual campanha de aproveitamento das riquezas do País, tratos valiosos de terrenos marginais aos estuários dos nossos rios navegáveis; porém, bem longe está, na complexidade e rigidez das suas disposições, dos princípios de máximo rendimento e aproveitamento que dominam a exploração dos portos nos países de economia mais adiantada.

Em muitos destes a integração dos portos nas rédes ferroviárias e nas explorações industriais ou a entrega da administração das obras e espaços terrestres a empresas ou organismos de carácter comercial e industrial têm conduzido aos mais prósperos resultados.

Bem se sabe que as condições próprias da nossa economia, em geral muito parcelada, sem preponderância e concentração de determinados produtos ou mercados em regiões pouco extensas, não permite encarar a próxima adopção de sistema tam descentralizador da acção do Estado. Parece, porém, que a solução, no momento, para se conseguir desenvolver a importante função comercial e de fomento dos portos estará na simplificação das formalidades de posse, na concessão de garantias de utilização e na avaliação prudente dos preços de aluguer, que devem ser conferidas à fruição dos terrenos portuários de interesse comercial ou industrial, valorizados pela sua contiguidade aos acostadouros na navegação, os quais o Estado só deve deter em proprie-

dade para regular e orientar o seu equilibrado aproveitamento pelos interesses privados, no sentido do acrescentamento da riqueza pública.

**2.** O estabelecimento dos particulares nos terrenos do domínio público marítimo é ainda hoje regulado pelas disposições de 1892; só a título precário é autorizado, e por curtos períodos; não considera o valor das instalações; desconhece as realidades do jogo comercial quando estabelece a hasta pública para a arrematação do lote requerido por um, para determinado fim; não defende sequer os interesses fiscais do Estado, porque facilita a cedência por baixo e arbitrário preço de valiosas parcelas; e, para ser verdadeiramente impeditivo do normal e vivo movimento dos valores, é servido por um processo de autorização em que se somam as exigências minuciosas de projecto técnico, de avaliação e de arrematação, arrastadas diligências de informação por três, quatro e, às vezes, cinco departamentos, aos quais depois é legal fiscalizar, cumulativa e também contraditóriamente, o objecto da licença.

Por outro lado, às administrações dos portos não está assegurado outro recurso, além da caducidade abrupta da licença, para orientar, de harmonia com o respectivo condicionamento e os regulamentos gerais, a utilização dos terraplenos.

Sobretudo tem de considerar-se o desordenamento que resulta destes métodos na arruação das vias de acesso e das instalações terrestres nos portos. A falta de segurança das relações, o carácter espontâneo e arbitrário das iniciativas e das preferências de localização, as fugas à acção fiscal dos municípios e o espírito de concorrência permitiram o estabelecimento de construções e arruamentos em viciosa disposição, só corrigível, em numerosos casos, à custa de elevadas despesas mortas.

**3.** Para remediar as insuficiências verificadas no actual regime administrativo dos portos, libertando as actividades que nêles se exerçam de excessos e acumulações de burocracia e polícia que entrem o seu normal exercício e desenvolvimento, e, do mesmo passo, impulsionar a expansão económica dos portos, se publica o presente diploma.

Como alicerce da nova política administrativa, de activa, segura e previdente valorização das instalações portuárias que o Governo se propõe realizar, determina-se às respectivas administrações a organização dos «planos de arranjo e expansão» dos portos, os quais deverão ser aprovados pelo Governo depois de ouvidas as estações consultivas competentes.

Fazendo consultar previamente o município, o Conselho de Tarifas (em que estão representadas as Direcções Gerais dos Impostos, das Alfândegas e da Marinha) e o Conselho Superior de Obras Públicas, procura o Governo defender a lógica ligação destes planos de expansão industrial ao desenvolvimento urbanístico das povoações adjacentes e assegurar a sua observância esclarecida por parte de todos os serviços com autoridade especial sobre os cais e terraplenos.

Nos «planos de arranjo e expansão» deverão ficar definidas a área de jurisdição das administrações portuárias e a «zona do porto» propriamente dita, abrangendo esta os cais e terraplenos existentes ou a construir, adstritos ou reservados à actividade comercial do porto.

A «zona do porto» compreenderá a zona dos cais e terraplenos em exploração ou a entregar à exploração em curto prazo, que constituirá a «zona de exploração», e uma zona de reserva, que se designará «zona de expansão».

Na primeira instalar-se-ão, além dos serviços próprios do porto, as actividades comerciais ou industriais liga-

das directamente aos transportes por via marítima ou à exploração das indústrias do mar; a segunda destina-se a ser integrada, progressiva e periodicamente, na «zona de exploração», podendo também servir, eventualmente, à instalação de novas indústrias.

O princípio de revisão das zonas de exploração impõe-se, em correspondência com a evolução dos factores económicos que condiciona, considerando-se bastante um período de dez anos para assegurar a estabilidade do processo, sem prejuízo da adaptabilidade do perímetro da exploração do porto a novas circunstâncias.

**4.** À jurisdição dos portos devem naturalmente ficar afectas vastas áreas que assegurem o desenvolvimento das obras de correcção e aproveitamento por um largo período e defendam as margens e as águas de acções nocivas ao seu regime.

Embora o facto se verifique actualmente na generalidade dos nossos portos, em relação aos terrenos do domínio público marítimo, haverá, num ou noutro caso, de transferir-se dos serviços hidráulicos para as administrações portuárias a jurisdição hoje exercida por aqueles serviços em certas parcelas do referido domínio.

Por outro lado, a previsão do próximo alargamento dos limites da «zona de exploração», a boa ordenação das instalações e vias de circulação e também a necessidade de reservar para o porto, ao abrigo de valorizações fictícias, os espaços adjacentes mais propícios ao seu desenvolvimento justificam que se incluam na «zona do porto» certos terrenos fora do domínio público.

Como princípio disciplinador nos aspectos administrativo e económico do desenvolvimento do comércio e da indústria relacionados directamente com o porto, impõe-se a interdição do estabelecimento na zona de exploração de outras actividades além das que regularmente forem classificadas para tal fim.

É manifesto que a locação dos terrenos do porto não deve servir de pretexto a qualquer sobrecarga dos encargos dos produtos ou mercadorias com ela relacionados, como também não é aceitável a concorrência de armazéns particulares com os do porto; a locação deve garantir apenas as vantagens de reserva de espaço para um determinado fim, num certo período de tempo.

Os terrenos do porto são bons e caros demais e sempre espaçosos de menos para as exigências do comércio marítimo e das actividades satélites; além de que não é aceitável que as receitas municipais sejam desfalcadas pelo «contrabando» ou fuga das suas imposições; e, acima de tudo, importa garantir aos usuários do porto a zona mais próxima dos fundeadouros e obras de acostagem, em favor da redução de encargos suplementares de manutenção e transporte.

**5.** O regime que se institue para utilização comercial dos terraplenos dos portos inspira-se no princípio de garantir estabilidade aos negócios e criar confiança nas administrações portuárias.

Das diversas formas que a utilização pode revertir:

- a) O terreno descoberto;
- b) Edificações de carácter semi-permanente;
- c) Instalações industriais;

apenas no primeiro caso parece admissível que a ocupação se faça a título precário, por curtos períodos, de semanas ou meses.

Nos outros é mester encarar a realidade dos interesses e valores e ajustar por ela o condicionamento do seu exercício e aplicação — o que só a venda, a concessão ou o arrendamento podem oferecer.

Põe-se de parte a primeira hipótese, pela inconveniência absoluta de entregar à iniciativa particular, com carácter definitivo, a exploração de interesses comuns a muitos importadores, exportadores e transitários.

Quanto às outras duas, entende-se que ambas podem garantir um sistema concreto, expedito e de boa economia para o arrendatário e a administração, e que a primeira — a concessão a largo prazo, no máximo de trinta anos, deve ser reservada para instalações fixas de carácter especial (v. g. elevadores e transportadores, bombas, instalações fabris e oficinas), enquanto a segunda — o arrendamento por períodos até dez anos, prorrogáveis, é a mais adequada ao estabelecimento corrente de armazéns, depósitos e instalações comerciais de baixo valor.

Em qualquer dos casos, a justa indemnização pelos prejuízos causados ao concessionário ou arrendatário deve corresponder sempre ao direito que as administrações se reservam de retomar o uso da parcela ocupada.

No diploma de licenciamento (contrato ou alvará) ficarão consignadas as obrigações recíprocas das duas partes, as prescrições relativas à observância dos regulamentos gerais de segurança, de salubridade e de estética e também os elementos que definam a posição inicial do negócio, para efeito do seu futuro desenvolvimento e da discussão dos assuntos emergentes.

6. No presente diploma prevê-se ainda a substituição de todas as licenças e pareceres dos departamentos com jurisdição no porto (direcções hidráulicas, alfândegas e capitánias) pelo único título de licenciamento passado pela administração do porto.

A concentração e simplificação do processo de licenciamento e da respectiva fiscalização que assim se estabelece tornará possível dar à exploração dos terraplenos as possibilidades de aproveitamento e rentabilidade que a economia do País exige, ficando todavia assegurados: pelo sistema de aprovação e publicação dos «planos de arranjo e expansão» dos portos, o esclarecimento acêrca das sujeições que afectarão os terrenos e a sua policia; e pelo direito de recurso, através dos Ministérios respectivos, a faculdade de modificar qualquer disposição de pormenor que outros departamentos do Estado consideram nociva ou viciosa.

Esclarece-se também que o abastecimento (v. g. de água, de energia eléctrica) das instalações terrestres e dos navios e embarcações compete exclusivamente às administrações dos portos, que suportam todos os encargos da rede e da aparelhagem de distribuição. Parece oportuno fazê-lo quando se harmonizam outros aspectos dos serviços municipais e portuários.

Finalmente, reconhecendo-se ser indispensável conferir aos agentes de exploração e fiscalização ao serviço dos portos autoridade necessária para fazer cumprir os regulamentos e as obrigações contratuais, generaliza-se a instituição de pequenos corpos de policia privativos dos portos (a exemplo dos que já existem nos portos de Lisboa e de Aveiro). A estes corpos incumbirá também a policia de margens, na área de jurisdição respectiva, que a prática tem mostrado não poderem as direcções hidráulicas exercer convenientemente, com o benefício de se evitar a sobreposição de jurisdições que o estatuto actual permite, sem qualquer vantagem em contrapartida.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.<sup>a</sup> parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º As administrações portuárias promoverão, nos prazos que forem fixados pelo Governo, a elaboração dos «planos de arranjo e expansão» dos portos em que exerçam a sua jurisdição.

§ 1.º Os planos serão traçados em plantas de escala não inferior a 1 : 2500 (1 : 1000, 1 : 2000 ou 1 : 2500, conforme os casos), definindo a área de jurisdição da administração portuária e, dentro dela, os limites da «zona do porto» propriamente dita.

§ 2.º A «zona do porto» compreenderá a «zona de exploração», destinada especialmente às operações de exploração comercial correspondentes às necessidades de tráfego, e a «zona de expansão».

§ 3.º Na «zona de exploração» deverá indicar-se a distribuição, em talhões, dos terrenos destinados às diversas actividades privativas do porto ou às que nos seus terraplenos possam ser autorizadas.

§ 4.º A «zona do porto» poderá abranger, além de terrenos do domínio público e privado do Estado, outros de propriedade municipal ou particular.

Art. 2.º Os «planos de arranjo e expansão» dos portos serão publicados no *Diário do Governo* depois de aprovados pelo Governo, sobre consulta do Conselho Superior de Obras Públicas.

§ único. Os processos de consulta subirão ao Conselho Superior de Obras Públicas com os pareceres do Conselho Superior de Tarifas e do município da localidade do porto.

Art. 3.º As «zonas de exploração» dos portos serão revistas de dez em dez anos, fazendo-se nova publicação no *Diário do Governo* dos «planos de arranjo e expansão», com as alterações aprovadas pelo Governo. Excepcionalmente poderão as administrações dos portos requerer ao Governo alterações antes do termo de cada decénio.

Art. 4.º Mediante proposta das administrações portuárias, poderão ser criadas zonas francas nas «zonas de expansão» dos portos e estabelecidos nas «zonas de exploração» entrepostos sujeitos a fiscalização idêntica à dos armazéns alfandegários.

§ 1.º A criação de zonas francas carece de aprovação do Conselho de Ministros e as condições do seu estabelecimento e exploração serão fixadas em portaria dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º O estabelecimento de entrepostos nas zonas dos portos será determinado em portaria dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 5.º É interdita a instalação e o exercício na «zona do porto» de actividades privadas diferentes das que regularmente foram consideradas adstritas à função económica dos portos.

Art. 6.º As aquisições ou expropriações dos prédios de propriedade municipal ou particular abrangidos na «zona do porto» necessárias à realização dos planos aprovados consideram-se de utilidade pública e poderão ser efectuadas nos termos da lei de 20 de Julho de 1912 e seu regulamento, do decreto n.º 17:508, de 25 de Outubro de 1929, ou dos decretos-leis n.ºs 28:797, de 1 de Julho de 1938, e 30:725, de 30 de Agosto de 1940.

Art. 7.º O licenciamento para as instalações de carácter privado na «zona do porto» será feito em regime de arrendamento, por prazo inferior a dez anos, ou de concessão, por prazo não excedente a trinta anos, adaptando-se normalmente o regime de arrendamento na «zona de exploração» e o de concessão na «zona de expansão».

§ 1.º O arrendamento e a concessão de talhões ou parcelas serão realizados mediante arrematação em hasta pública, quando de iniciativa da administração, ou directamente, a pedido dos interessados. Em qualquer hipótese, o preço a cobrar será fixado tendo em consideração a taxa de armazenagem, segundo o tarifário, nos terraplenos ou nos armazéns do porto, conforme se trate de terreno descoberto ou de instalações fechadas.

§ 2.º As concessões por mais de dez anos na «zona de exploração» serão precedidas de inquérito público e carecem de aprovação do Governo, dada sobre parecer do Conselho Superior de Obras Públicas.

Art. 8.º Das condições comuns de arrendamento e concessão a estabelecer em regulamento constará:

- a) O objecto da licença e a sua aplicação;
- b) A renda mensal por unidade de superfície ocupada;
- c) O prazo da licença;
- d) A forma de determinação do valor actual das instalações fixas que vão ocupar o terreno cedido;
- e) O tempo de vida a atribuir a essas instalações, variável segundo o tipo de construção, mas que não poderá exceder trinta anos;
- f) A delimitação dos lotes de terreno arrendados ou concedidos;
- g) A obrigação de os arrendatários ou concessionários respeitarem os regulamentos gerais e especiais relativos à licença;
- h) As condições de renovação, de caducidade e de resgate.

Art. 9.º A afectação de terrenos ou instalações da «zona do pôrto» ao regime de arrendamento ou de concessão não confere às mercadorias ou aos seus donos qualquer posição especial relativamente aos sistemas fiscal e tarifário que vigorarem no pôrto, mas tam sòmente reservam ao arrendatário ou concessionário a exclusividade de utilização, para determinado fim, do lote ou parcela que lhe fôr alugado ou concedido.

Art. 10.º Compete exclusivamente às administrações portuárias:

- a) Regular os serviços públicos de abastecimento na «zona de exploração» do pôrto, embora estes continuem sujeitos às condições técnicas definidas na legislação geral aplicável;
- b) Conceder na mesma zoná licenças para o exercício de quaisquer actividade nos cais, docas e terraplenos ou para execução de serviços ou trabalhos relacionados com a conservação de obras das margéns, dos fundos e do regime das águas (*v. g.* retirar areia e burgau das praias, lastrar e deslastrar, descarregar cinzas, estabelecer amarrações fixas, querenar, rocegar ferros ou amarras);
- c) Conceder licenças para a ocupação de terrenos e para a construção de edificios ou outras instalações na «zona do pôrto», em harmonia com o «plano de arranjo e expansão» aprovado;
- d) Autorizar a realização na área da sua jurisdição de quaisquer obras ou trabalhos necessários à execução do referido plano.

§ 1.º As administrações portuárias deverão dar prévio

conhecimento às autoridades aduaneiras e marítimas dos processos de licenciamento de construção de edificios ou outras instalações relacionadas ou não com o tráfego, a conceder ou a autorizar na área de jurisdição do pôrto, e sem embargo de lhes cumprir ter em conta os interesses das fiscalizações aduaneira e marítima e de estarem sujeitas às prescrições que regulam na matéria o exercício da jurisdição dessas autoridades.

§ 2.º No caso de divergência entre as administrações portuárias e as autoridades marítimas ou aduaneiras, poderão estas recorrer, por intermédio dos respectivos Ministérios, de qualquer disposição que entendam afectar o exercício das suas jurisdições, suspendendo entretanto as administrações portuárias a execução das obras, se tal fôr solicitado por aquelas autoridades.

§ 3.º Se os processos de licenciamento não obtiverem os pareceres favoráveis dos Ministérios interessados, serão submetidos a resolução definitiva em Conselho de Ministros.

Art. 11.º Na área de jurisdição das administrações portuárias a competência conferida aos engenheiros directores das direcções hidráulicas pelos regulamentos dos serviços hidráulicos de 1892 e mais legislação complementar será exercida pelos respectivos directores dos portos.

§ único. Para exercer as funções que estão cometidas aos mestres de valas e guarda-rios das direcções hidráulicas nas respectivas áreas de jurisdição e assegurar a fiscalização da competência das juntas nas «zonas dos portos» as administrações portuárias organizarão a policia privativa dos portos respectivos. Os seus agentes serão devidamente ajuramentados, para que em juízo façam fé os autos que levantarem.

Art. 12.º A competência atribuída ao Govêrno no presente diploma será exercida por intermédio do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ao qual incumbirá velar pela sua perfeita execução, aprovar os regulamentos necessários e resolver, por despacho, todos os casos omissos e as dúvidas que resultarem da sua aplicação.

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

Paços do Govêrno da República, 11 de Junho de 1943. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Mário Pais de Sousa* — *Adriano Pais da Silva Vaz Serra* — *João Pinto da Costa Leite* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Duarte Pacheco* — *Francisco José Vieira Machado* — *Mário de Figueiredo* — *Rafael da Silva Neves Duque*.