



# 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\$
A 1.ª série . . . " . . .	140\$
A 2.ª série . . . " . . .	120\$
A 3.ª série . . . " . . .	120\$
Semestre . . . . .	200\$
" . . . . .	80\$
" . . . . .	70\$
" . . . . .	70\$

Para o estrangeiro e colónias 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 37:701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

## SUMÁRIO

### Ministério das Finanças:

**Decreto n.º 38:021**—Autoriza a Câmara Municipal de Viana do Alentejo a satisfazer o seu débito ao Estado em três prestações anuais.

### Ministério da Economia:

**Despacho**—Revoga o despacho, inserto no *Diário do Governo* n.º 233, de 7 de Outubro de 1942, que determina que a taxa a cobrar pelas alfândegas por cada quilograma de caseína exportada seja de 2\$.

### Ministério das Comunicações:

**Decreto-Lei n.º 38:022**—Estabelece o regime de receitas da Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada.

**Decreto-Lei n.º 38:023**—Fixa em 50\$ por tonelada de mercadoria o limite máximo de cobrança do imposto de 1 por cento *ad valorem* sobre as mercadorias que transitam pelos portos algarvios—Revoga os limites fixados na alínea a) do artigo 2.º da Lei n.º 1:415 e as tabelas anexas aos Decretos n.ºs 10:914 e 9:306, excepto, quanto às citadas tabelas, na parte a que se refere o Decreto n.º 25:170.

**Decreto-Lei n.º 38:024**—Fixa em 5 e em 1 por mil, respectivamente para as mercadorias importadas e exportadas, o imposto de cais *ad valorem* criado pelo Decreto n.º 12:122, o qual constitui receita da Administração dos Portos do Douro e Leixões.

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Direcção-Geral das Contribuições e Impostos

#### Decreto n.º 38:021

Com fundamento nas disposições do Decreto-Lei n.º 29:170, de 23 de Novembro de 1938;

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. De harmonia com as disposições do Decreto-Lei n.º 29:170, de 23 de Novembro de 1938, fica a Câmara Municipal do concelho de Viana do Alentejo autorizada a satisfazer o seu débito ao Estado, na importância de 5.394\$50, em três prestações anuais, sendo o vencimento em Fevereiro de cada um dos anos de 1951, 1952 e 1953.

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

Paços do Governo da República, 1 de Novembro de 1950. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Artur Águedo de Oliveira*.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

### Gabinete do Ministro

### Conselho Técnico Corporativo

#### Despacho

Atendendo ao exposto pela Junta Nacional dos Produtos Pecuários, determino que cesse a cobrança da taxa de 2\$ por quilograma de caseína exportada, ficando deste modo revogado o despacho ministerial de 9 de Setembro de 1942, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 7 de Outubro do mesmo ano.

Ministério da Economia, 26 de Outubro de 1950.—Pelo Ministro da Economia, *Jorge Pereira Jardim*, Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria.

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Gabinete do Ministro

#### Decreto-Lei n.º 38:022

1. O porto de Ponta Delgada foi classificado pela lei de portos, juntamente com os de Lisboa, Douro-Leixões e Funchal, como porto de 1.ª classe. Pelo seu tráfego, pela sua situação geográfica, que o torna importante escala para a navegação intercontinental, pelo apreciável valor económico e turístico da ilha de S. Miguel e pela sua relevância no aspecto militar naval, o porto de Ponta Delgada figura, efectivamente, entre os mais importantes portos nacionais.

2. As receitas da Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada são ainda as que foram atribuídas à Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada pela Lei n.º 1:237, de 11 de Outubro de 1921, que a criou, e pela Lei n.º 1:659, de 3 de Setembro de 1924.

Posteriormente, a Lei Orgânica dos Serviços das Juntas Gerais dos Distritos Autónomos das Ilhas, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 30:214, de 22 de Dezembro de 1939, estendeu a todos os portos de pesca e de pequena cabotagem e cais e muralhas marítimas das ilhas de S. Miguel e de Santa Maria a jurisdição da Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada, que, por este motivo e segundo o disposto na mesma lei, passou a ter a sua actual designação.

Aos encargos financeiros daí resultantes vieram juntar-se os do reembolso ao Estado, nos termos do Decreto-Lei n.º 33:922, de 5 de Setembro de 1944, relativamente às obras interiores e equipamento do porto de Ponta Delgada. Estes encargos não foram, porém, com-

pensados por qualquer nova dotação de receitas ou elevação daquelas que tinham sido atribuídas à Junta, que, pelo contrário, foram diminuídas com a publicação do Decreto n.º 16:731, de 13 de Abril de 1929, nos termos do qual cessou o imposto referido no n.º 3.º do artigo 1.º da citada Lei n.º 1:659.

Não tendo correspondido ao sucessivo aumento de despesas uma oportuna actualização de receitas, a Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada encontra-se presentemente numa situação financeira que lhe não permite fazer face aos seus encargos, os quais, como não podia deixar de ser, quer no que respeita a pessoal, quer no que respeita a material, aumentaram consideravelmente nos últimos anos. Não pode, assim, a Junta proceder à eficiente conservação das suas obras e a novos e indispensáveis melhoramentos no equipamento dos portos confiados à sua administração nem apetrechar convenientemente as suas oficinas, cujo funcionamento actual é, técnica e economicamente, muito deficiente.

Por outro lado, cumpre não esquecer que, para colocar e manter o porto de Ponta Delgada à altura da importante função económica que deve desempenhar, podem tornar-se precisas, num futuro próximo, novas e importantes obras, sendo necessário, portanto, pôr a Junta em condições de fazer face à sua progressiva realização.

3. Pelo exposto, houve que levar a cabo um cuidadoso estudo que permitisse estabelecer um regime de receitas adequado às actuais necessidades da Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada, já que não é possível resolver o problema posto com uma simples revisão ou actualização das tarifas de exploração comercial. Este estudo levou à definição do regime constante do presente diploma.

Verificando-se que no distrito de Angra do Heroísmo se encontra já estabelecido um regime de receitas, a favor da Junta Autónoma dos seus portos, que a experiência tem mostrado ser de fácil aplicação e de resultados satisfatórios, entendeu o Governo que com vantagem se poderia instituir, quanto a novas receitas para a Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada, um regime análogo, dada a identidade de condições para esta instituição nos dois distritos insulares.

Julga o Governo que com estas medidas — aliadas a uma cautelosa e eficiente administração — a Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada ficará, por largo prazo, habilitada com os meios necessários para bem cumprir a função que lhe compete.

Nestes termos:

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, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Constituem receitas da Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada:

1.º O rendimento da exploração comercial dos portos a seu cargo, incluindo as receitas relativas a estadia, acostagem, postos de amarração, bóias, fundo de bóias, percentagem sobre amarrações, percentagem sobre serviços de amarrar e desamarrar espias, a que se referem a Lei n.º 1:052, de 9 de Setembro de 1920, e o Decreto-Lei n.º 24:931, de 10 de Janeiro de 1935;

2.º O produto dos seguintes impostos, a cobrar pela Alfândega do distrito de Ponta Delgada;

a) Impostos de tonelagem e de comércio marítimo, estabelecidos pela Lei n.º 1:659, de 3 de Setembro de 1924;

b) Imposto de trânsito de 1 por cento do seu valor sobre as mercadorias embarcadas e desembarcadas nos portos do distrito;

c) Imposto de \$03 (ouro) em quilograma, lançado no álcool (não desnaturado), aguardentes, bebidas alcoólicas e vinhos finos importados ou produzidos no distrito de Ponta Delgada;

d) Imposto de \$05 (ouro) por quilograma sobre o tabaco manipulado desembarcado e sobre o produzido para consumo no distrito de Ponta Delgada;

e) Imposto de 1 por cento do seu valor sobre o pescado nos portos do distrito de Ponta Delgada;

3.º O produto das seguintes receitas, a cobrar pelas Capitania dos Portos de Ponta Delgada e de Vila do Porto:

a) Receita proveniente da percentagem da taxa de pilotagem, nos termos do n.º 1.º do artigo 1.º da Lei n.º 1:659, de 3 de Setembro de 1924;

b) Receitas a que se refere o Decreto n.º 15:631, de 25 de Junho de 1928.

4.º O produto de quaisquer receitas provenientes de serviços prestados ou de outras que por lei ou despacho sejam atribuídas à Junta.

§ 1.º O imposto referido na alínea b) do n.º 2.º é aplicado uma só vez às mercadorias em circulação entre as ilhas do distrito.

§ 2.º Para as mercadorias exportadas a percentagem do mesmo imposto será reduzida a 0,5.

§ 3.º As receitas a que se referem os n.ºs 1.º e 4.º são cobradas e arrecadadas directamente pela Junta.

Art. 2.º A alfândega, a Capitania do Porto de Ponta Delgada e a Capitania do Porto de Vila do Porto fornecerão mensalmente à Junta Autónoma dos Portos do Distrito de Ponta Delgada os elementos indispensáveis para o conhecimento discriminado das receitas referidas nos n.ºs 2.º e 3.º do artigo anterior.

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

Paços do Governo da República, 1 de Novembro de 1950. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Agedo 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*.

#### Decreto-Lei n.º 38:023

1. A principal receita dos portos algarvios é constituída pelo imposto de 1 por cento *ad valorem* sobre as mercadorias que por eles transitam. Contudo, as regras que regulam a cobrança deste imposto diferem não só da Junta Autónoma dos Portos de Barlavento para a dos de Sotavento, como até, dentro da mesma Junta, de porto para porto. Assim, enquanto nos portos de Portimão e de Faro-Olhão o referido imposto é cobrado sem quaisquer limites, a sua cobrança sofre nos restantes portos diferentes limitações.

Esta diversidade de regimes, devida ao facto de cada um dos portos algarvios ter sido inicialmente confiado à administração de uma junta autónoma, não se justifica hoje, dado que no Algarve existem unicamente dois organismos de administração portuária, exercendo funções económicas semelhantes, que, como de há muito se reconhece, não podem deixar de ser convenientemente coordenadas.

A existência de regimes de cobrança diferentes em cada Junta, e, dentro da mesma Junta, de porto para porto, motiva a fuga das mercadorias ricas dos portos

por onde normalmente sairiam para outros onde são baixos os limites estabelecidos ou até onde não existe o imposto, do que resulta grande perturbação nas actividades económicas ligadas à exploração daqueles portos.

Quer dizer: os limites de cobrança do imposto em causa, tal como estão fixados, beneficiam uns portos em detrimento de outros, quando a sua única função devia ser, por um lado, evitar que as mercadorias ricas procurassem vias de saída diversas das que lhes estão naturalmente indicadas e, por outro, obstar a que o custo do seu transporte fosse sobrecarregado além do estritamente necessário.

2. Pelo exposto, decidiu o Governo, a fim de evitar os prejuizos económicos e sociais resultantes do regime vigente, uniformizar tanto quanto possível em todos os portos algarvios as regras de cobrança do imposto de 1 por cento *ad valorem* sobre as mercadorias que por eles transitam.

Dado o elevado valor que certas mercadorias têm actualmente, julgou-se conveniente fixar um limite máximo de cobrança do referido imposto, que obste à saída dessas mercadorias por porto diverso do seu porto de saída natural, não aumente exageradamente o custo das mesmas e evite o seu desvio do transporte marítimo para outro mais oneroso.

O estudo feito com este objectivo levou a fixar esse limite em 50\$ por tonelada de mercadoria, o que não deve afectar sensivelmente as receitas das juntas, porquanto a diminuição destas nos portos onde hoje não há limites é compensada pelo aumento naqueles em que se eleva o limite actual.

3. A cobrança do imposto de 1 por cento *ad valorem* sobre as conservas de peixe e marisco tem actualmente em todos os portos algarvios um regime uniforme, estabelecido pelos Decretos-Leis n.ºs 33:112, de 4 de Outubro de 1943, e 35:485, de 4 de Fevereiro de 1946, segundo o qual aquelas conservas, qualquer que seja a sua via de saída com destino a exportação, estão sujeitas ao referido imposto, sem quaisquer limites, para as Juntas Autónomas dos Portos de Barlavento ou de Sotavento, conforme na área de influência de uma ou de outra tiverem sido produzidas. Este regime, estabelecido por razões especiais, claramente expostas nos preâmbulos dos citados decretos, tem dado os melhores resultados e é de manter, não sendo por isso prejudicado pelo preceituado no presente diploma.

Nestes termos:

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, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A cobrança dos impostos estabelecidos nas alíneas 1) e 2) do artigo 5.º do Decreto n.º 15:204, de 19 de Março de 1928, na alínea a) do artigo 2.º da Lei n.º 1:585, de 15 de Abril de 1924, na alínea b) do artigo 6.º do Decreto n.º 15:403, de 14 de Abril de 1928, na alínea a) do artigo 2.º da Lei n.º 1:415, de 21 de Abril de 1923, e na alínea a) do artigo 2.º da Lei n.º 1:461, de 15 de Agosto de 1923, não poderá exceder 50\$ por tonelada de mercadoria.

§ único. O limite fixado no corpo deste artigo não se aplica às conservas de peixe e marisco a que se referem os Decretos-Leis n.ºs 33:112 e 35:485, respectivamente de 4 de Outubro de 1943 e de 4 de Fevereiro de 1946.

Art. 2.º Ficam revogados os limites máximo e mínimo fixados na alínea a) do artigo 2.º da Lei n.º 1:415, de 21 de Abril de 1923, e as tabelas anexas aos Decretos n.ºs 10:914, de 30 de Junho de 1925, e 9:306, de 13 de Dezembro de 1923, excepto, quanto a estas, na parte a

que se refere o Decreto n.º 25:170, de 23 de Março de 1935.

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

Paços do Governo da República, 1 de Novembro de 1950. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Agedo 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.

## Administração dos Portos do Douro e Leixões

### Decreto-Lei n.º 38:024

1. Os portos do Douro e Leixões, como, em geral, todos os portos, administrados por organismos particulares ou pelo Estado, fazem face às suas despesas com dois grupos de receitas: umas cobradas mediante tarifas de exploração, em contrapartida imediata de serviços prestados ao navio, à mercadoria e ao passageiro; outras resultantes de imposições gerais — impostos ou taxas —, sem correspondência directa com um serviço determinado, mas devidas pela utilização geral do porto, destinadas, principalmente, a custear as despesas não reprodutivas.

Constituem as segundas, no caso dos portos do Douro e Leixões, os impostos de ancoragem, de comércio marítimo e de cais.

O imposto de ancoragem foi criado pela Lei n.º 1:028, de 20 de Agosto de 1920, em substituição de vários impostos anteriores que a mesma lei aboliu. É uma imposição geral sobre os navios entrados nos portos do Douro e Leixões, que, por ela, ficam obrigados a pagar, no porto do Douro, \$06 e, no porto de Leixões, \$02 por tonelada líquida de arqueação e por dia, taxa que em Leixões é ainda reduzida para \$01 quando a entrada seja para abrigo, por avaria, para receber ordens, para aguardar oportunidade de entrar no Douro e, também, quando, pelo mau estado do tempo ou do mar, os navios tenham de interromper as suas operações comerciais. Em 1949 o imposto de ancoragem rendeu 99 contos. Para dar ideia da enorme desactualização deste imposto bastará dizer que os encargos da dragagem necessária para conservar livres as entradas nos portos, que ele deveria normalmente satisfazer, são actualmente, em média, de 2:000 contos por ano.

O imposto de comércio marítimo, instituído também pela Lei n.º 1:028, era devido por todos os navios que realizassem operações comerciais nos portos do continente e ilhas adjacentes e cobrado em proporção da quantidade de mercadoria movimentada e do número de passageiros embarcados e desembarcados.

O rendimento total do imposto de comércio marítimo cobrado nos portos do Douro e Leixões constituía receita destes portos.

Este imposto, criado quando não existia ainda o porto comercial de Leixões nem se previam, portanto, os encargos gerais de amortização, conservação e exploração de um porto moderno, foi depois sucessivamente diminuindo na sua produtividade pela alteração do valor da moeda, por ter sofrido, em obediência a decretos posteriores, várias limitações e reduções e, ainda, por dele terem sido praticamente isentos (2 por cento da tabela

geral) os navios portugueses fazendo tráfego reservado à bandeira nacional, os quais frequentam cada vez em maior número o porto de Leixões. Para mostrar essa diminuição bastará referir que a receita deste imposto passou de 3:289 contos em 1935 para 2:961 em 1949, não obstante terem sido movimentadas em Leixões 936 milhares de toneladas em 1949 e apenas 143 milhares em 1935. Não representa hoje este imposto contribuição proporcionada à satisfação dos encargos dos portos.

O imposto de cais foi criado pelo Decreto n.º 12:122, de 13 de Agosto de 1926, como um pequeno ónus destinado à construção e conservação de pequenas obras nos cais do rio Douro e de Leixões.

Este imposto é *ad valorem* — 1 por mil do valor, aceite pela alfândega, das mercadorias submetidas a despacho de importação e exportação — e não se aplica às mercadorias em cabotagem, em trânsito, em baldeação, nem em regime de reimportação ou reexportação. Em 1949 a sua cobrança rendeu 3:700 contos.

2. Não é possível com tais receitas próprias — criadas há mais de vinte e dois anos, quando ainda não existia o porto comercial de Leixões — fazer face às despesas de administração, às de conservação das obras e das instalações actuais, aos encargos com o reembolso das importâncias adiantadas pelo Estado para a construção da doca n.º 1 e seu apetrechamento e à execução de alguns melhoramentos previstos, como o arranjo da margem esquerda do rio Douro na zona onde é carregado o vinho do Porto.

A todas as fontes de receitas atrás indicadas se poderia recorrer para obter o rendimento de que a Administração dos Portos do Douro e Leixões necessita. Como se viu, os navios e as mercadorias que utilizam aqueles portos pouco pagam, em imposições gerais, por essa utilização e, no entanto, Leixões foi, nos últimos anos, completamente transformado para lhes dar abrigo, acastagem, facilidades de carga e descarga e rapidez de operações, que se traduzem em importantíssimas economias de tempo e dinheiro. Da pesca também o porto de Leixões nada recebe, e, todavia, foi ao abrigo das suas obras que se desenvolveu o maior porto de pesca cos-

teira do País, que tem chegado a ser, por vezes, o mais importante da Península.

Ponderadas as razões que levariam a decidir pela actualização das imposições sobre o navio ou sobre a mercadoria e procurando limitar o aumento ao que se considerou estritamente indispensável, julga-se preferível, nesta fase da vida do porto, impor à mercadoria uma maior contribuição para as suas receitas. Na realidade, a mercadoria é não só quem maiores benefícios recolhe da transformação efectuada, através da redução dos fretes e da rapidez e segurança das operações, mas, também, matéria mais vasta e mais valiosa, capaz de dar, sem sentir o encargo, a contribuição que o porto de Leixões precisa para se manter e prosperar.

Contudo, a fim de lançar novos encargos sobre a exportação, o agravamento decretado impende unicamente sobre a mercadoria de importação.

Nestes termos:

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, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É fixado em 5 por mil, para as mercadorias importadas, mantendo-se em 1 por mil para as exportadas, o imposto de cais *ad valorem* criado pelo Decreto n.º 12:122, de 13 de Agosto de 1926, o qual, nos termos do Decreto-Lei n.º 36:977, de 20 de Julho de 1948, constitui receita da Administração dos Portos do Douro e Leixões.

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

Paços do Governo da República, 1 de Novembro de 1950. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro 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*.