

**MINISTÉRIOS DA ECONOMIA
E DA SAÚDE E ASSISTÊNCIA
SECRETARIA DE ESTADO DO COMÉRCIO**

Portaria n.º 23 964

Dentro da política definida no Decreto-Lei n.º 46 257, de 19 de Março de 1965, e ao abrigo do disposto no artigo 3.º deste diploma:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Saúde e Assistência e pelo Secretário de Estado do Comércio, ouvidos os Secretários de Estado da Agricultura e da Indústria, o seguinte:

1.º Considera-se directamente comestível o óleo de semente de girassol.

2.º A designação de óleo de semente de girassol é dada à gordura refinada obtida da semente do mesmo nome.

3.º Enquanto não se encontrarem definidas as características oficiais de conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 37 630, de 20 de Novembro de 1949, o óleo de semente de girassol, depois de refinado, deverá apresentar as seguintes características:

Aspecto — límpido;

Cor — incolor, ou de cor amarela, cuja intensidade seja igual ou inferior ao valor 2 da escala de iodo, referida na Portaria n.º 10 134, de 9 de Julho de 1942;

Aroma — extinto ou ligeiramente *sui generis*;

Sabor — extinto ou ligeiramente *sui generis*;

Acidez (expressa em ácido oleico) — máximo 0,3 por cento;

Insaponificável — máximo 1,5 por cento;

Índice de refração a 20°C — mínimo 1,473; máximo 1,476;

Índice de saponificação — mínimo 188; máximo 194;

Índice de iodo (Hanus) — mínimo 125; máximo 136.

4.º O óleo de semente de girassol deve ser extraído apenas pelo solvente admitido nos termos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 46 257, de 19 de Março de 1965.

5.º Ao óleo de semente de girassol é obrigatória a adição de 5 por cento de óleo de gergelim, que actuará como revelador e o qual deve dar um resultado nitidamente positivo na reacção de Baudouin, modificada por Villavecchia e Fabris.

Ministérios da Economia e da Saúde e Assistência, 8 de Março de 1969. — O Ministro da Saúde e Assistência, *Lopo de Carvalho Cancellia de Abreu*. — O Secretário de Estado do Comércio, *Fernando Manuel Alves Machado*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 48 902

Alguns anos depois de construído o actual Aeroporto de Lisboa começou a operar-se no mundo inteiro uma evolução rapidamente progressiva da técnica da aviação, conduzindo este meio de transporte à função preponderante que hoje lhe cabe na vida da humanidade.

E assim aquele Aeroporto, construído em 1930, registou um movimento de 2900 passageiros em 1942, passando para 50 000 em 1946 e 64 000 em 1952, logo atingindo os 245 000 em 1958.

Após a guerra, entre 1959 e 1967, o tráfego de passageiros passou de 428 000 para 1 422 000, e estudos de previsão recentes, feitos por firmas especializadas na matéria, anunciam que se atingirão os 4 milhões de passageiros em 1975 e talvez 8,5 milhões em 1980.

As várias adaptações realizadas no Aeroporto, como a preparação das pistas para os aviões a jacto e a adaptação das instalações para procurar atender ao crescente movimento de passageiros, nunca chegaram a satisfazer as necessidades, dado que a evolução do tráfego aéreo se tem processado num ritmo que muitas vezes ultrapassa as mais amplas previsões.

O fenómeno é geral, e assim se tem assistido ao crescimento constante dos grandes aeroportos mundiais e à duplicação e triplicação do número de aeroportos que servem grandes cidades.

No caso de Lisboa, as entidades responsáveis pela aeronáutica civil e pelo planeamento regional sentiram a acuidade do problema, estando já fixadas, em princípio, no Plano Director da Região de Lisboa, as localizações do novo aeroporto e do aeródromo de turismo que vão servir a capital.

A possibilidade de adiar por mais alguns anos a resolução deste importante problema nacional, mediante ampliação das instalações do actual Aeroporto de Lisboa, foi devidamente ponderada. Verificou-se, porém, que o investimento requerido para satisfazer necessidades à vista ultrapassaria os 600 000 contos e que, embora pudesse ser amortizado em curto prazo, se tornaria insuficiente dentro de pouco tempo, em face da previsão do tráfego para o período compreendido entre 1975 e 1980 e do agravamento que é de esperar quando, em futuro próximo, entrarem em serviço, segundo se prevê, aviões com a capacidade de 450 passageiros.

Impõe-se, portanto, enfrentar o problema rapidamente, tanto mais que o País não pode perder a posição privilegiada que tem quanto às comunicações aéreas, quer no plano internacional, quer no plano interno, como consequência da distribuição geográfica do seu território por vários continentes e da situação da metrópole na periferia atlântica da Europa.

Com o presente diploma cria-se, a título transitório, o instrumento orgânico que virá a permitir o estudo e a realização deste grande empreendimento nacional, sem prejuízo da importante tarefa que a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil tem a seu cargo.

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 E criado no Ministério das Comunicações, com carácter eventual, o Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa, com personalidade jurídica e autonomia administrativa.

Art. 2.º O Gabinete do Novo Aeroporto de Lisboa tem por fim empreender, promover e coordenar toda a actividade relacionada com a construção do novo Aeroporto de Lisboa.

Art. 3.º Para consecução do disposto no artigo anterior compete, em especial, ao Gabinete:

- a) Promover a elaboração de todos os estudos necessários à realização da obra ou com ela relacionados e que sejam da competência do Governo;
- b) Preparar os contratos relacionados com os estudos e a execução do empreendimento e fiscalizar o seu cumprimento;