

da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — Artur Aguedo de Oliveira — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virtíssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição dos Serviços Geográficos, Geológicos e Cadastrais

Portaria n.º 15 397

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do artigo 18.º do Decreto de 20 de Setembro de 1906, que regula a pesquisa e a lavra de minas nas províncias ultramarinas, e em harmonia com o disposto na base XI da Lei Orgânica do Ultramar Português, que seja vedada a pesquisas mineiras, durante noventa dias, uma área no S. W. da província de Angola dentro dos seguintes limites:

- Ao norte — o paralelo 15º 00'.
- Ao sul — o paralelo 16º 30'.
- A leste — o meridiano 14º 30'.
- A oeste — o meridiano 13º 30'.

Ministério do Ultramar, 28 de Maio de 1955. — Pelo Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola. — *R. Ventura*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 40174

1) O porto do Funchal na economia madeirense

1. Há mais de setenta anos que o porto do Funchal é um grande porto de escala de paquetes das carreiras regulares e de turismo; o seu movimento comercial é, porém, pouco importante, uma vez que, por um lado, não é escala obrigatória das grandes rotas e, por outro, a natureza das actividades económicas da ilha da Madeira não dá origem a intenso tráfico de mercadorias.

Em 1913 já o número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito foi de 176 000, para em 1953 atingir 200 000, conforme resulta do seguinte quadro estatístico:

Passageiros

Ano	Embarcados	Desembarcados	Em trânsito	Total geral
1938	9 867	9 513	145 921	165 300
1941	3 387	2 917	17 898	24 202
1946	5 892	4 765	37 683	48 340
1951	14 567	10 966	137 432	162 965
1952	20 174	12 420	161 288	193 882
1953	24 442	16 142	161 165	201 749

Mas o movimento anual de mercadorias antes de 1939 foi sempre inferior a 90 000 t e ainda hoje não

chega a 150 000, como se infere dos números relativos a 1954, que a seguir se indicam:

Mercadorias

	Entrada	Saída	Total
Navios nacionais	93 308	26 746	120 054
Navios estrangeiros	18 775	8 977	27 752
	112 083	35 723	147 806

Verifica-se também que nos doze anos anteriores à última guerra o número médio de navios entrados foi de 1168, com a tonelagem bruta média de 7413 t; durante a guerra, com o desaparecimento da navegação estrangeira, aquelas médias baixaram para 246 navios e 3960 t; mas de 1946 a 1952, embora se não tivesse passado de 557 navios, já se chegou a 7153 t.

Quer dizer: apesar de o número de navios que demandaram o Funchal ter baixado, neste último período, para menos de metade do que fora antes de 1939, a tonelagem bruta média manteve-se acima de 7000 t, confirmando-se deste modo o predomínio dos grandes navios de passageiros no tráfico marítimo do porto, como, aliás, mostram os seguintes dados estatísticos, relativos a 1954:

Navios entrados

	Nacionais	Estrangeiros	Total	Tonelagem média por navio
Quantidade	345	393	738	—
Tonelagem de arqueação bruta	1 892 258	4 034 312	5 926 600	7 569

Assim, no que respeita a navios de passageiros em trânsito o movimento do porto do Funchal é deveras notável, tendo mesmo ultrapassado, nos últimos anos, o do porto de Lisboa, não obstante ser este o primeiro do País e escala obrigatória da navegação oceânica, o que não acontece com aquele.

2. Antes da guerra o porto do Funchal era predominantemente frequentado por navios ingleses e alemães — aqueles com 50 por cento do total, tanto em número como em tonelagem, estes com cerca de 20 por cento em tonelagem e um pouco menos em número. Os navios nacionais representavam apenas 20 por cento em número e 9 por cento em tonelagem.

Passada a guerra e em consequência dela, verificou-se a ausência total da navegação alemã e praticamente da francesa. Por seu turno, a navegação inglesa não atingiu 25 por cento em número de navios, contra 50 por cento da portuguesa, que marca, neste como outros portos, o seu recente ressurgimento; continua todavia a pertencer à Inglaterra, com os seus grandes navios de passageiros, a maior percentagem de arqueação.

Começa também a verificar-se mais elevada frequência de navios de outros países, designadamente da Itália, estes exclusivamente empregados no transporte de emigrantes para o Brasil e América Central.

3. No período anterior a 1939 era a considerável actividade do porto do Funchal, tanto em navios como em passageiros, que animava a cidade e dava vida ao comércio local; mas com a guerra toda esta movimentação económica, quase exclusivamente assente no turismo, desapareceu.

Embora fosse de esperar que, terminadas as hostilidades, se regressasse à situação anterior, a verdade, porém, é que não voltaram à Madeira os paquetes de algumas grandes linhas estrangeiras — o número de navios que frequentam o porto é de cerca de metade do que antes da guerra, não obstante ter aumentado o número de passageiros — e falta ainda muita da antiga navegação de turismo: 89 navios em 1937, contra 49 em 1952.

Ora, se é certo que, dadas as características da economia madeirense, o porto do Funchal será sempre um porto de escasso movimento comercial, os interesses da mesma economia exigem que continue a desempenhar a função de importante porto oceânico de passageiros, quer das carreiras regulares, quer de turismo.

Mas, para tal fim, importa colocar aquele porto em situação que lhe permita atrair de novo os navios que anteriormente o frequentavam.

II) As condições funcionais do porto do Funchal e a evolução técnica da marinha mercante

4. As primeiras obras construídas na baía do Funchal, ou sejam o cais de entrada da cidade e o molhe-cais da Pontinha, ou molhe velho, que liga a ilha ao ilhéu da Pontinha, foram executadas de 1885 a 1895.

O cais de entrada da cidade destinava-se exclusivamente ao serviço de passageiros dos grandes navios fundeados ao largo e o molhe velho a refúgio das pequenas embarcações do porto e a servir o tráfico de mercadorias ou de passageiros dos cargueiros e outros navios de pequena tonelagem que a ele pudessem acostar.

A concepção que esteve na base destas obras foi a de que o porto deveria dar abrigo e acostagem somente aos navios de carga e aos navios mistos das carreiras de navegação nacionais, ou seja a unidades de tonelagem relativamente baixa. Os grandes paquetes fundeariam ao largo, estabelecendo as comunicações com terra por meio de embarcações locais, uma vez que a situação e orientação da baía normalmente conferem às suas águas condições de tranquilidade verdadeiramente de excepção.

De 1931 a 1939 foram prolongados o cais de entrada da cidade e o molhe da Pontinha, com perfuração do ilhéu. O porto passou assim a dispor dum molhe de abrigo com 464 m de extensão, que permitia, na sua maior parte, a acostagem de cargueiros oceânicos e navios de média tonelagem.

Mas os grandes navios de passageiros continuaram a fundear ao largo, de harmonia com a concepção inicial das obras do porto.

5. Ao tempo das primeiras obras e no período subsequente até à eclosão da segunda guerra mundial, o carvão era o combustível empregado pela quase totalidade dos navios.

Em 1902, por exemplo, dos 1564 navios entrados no porto do Funchal, 95,4 por cento consumiam carvão e, mesmo em 1938, isso acontecia com 70 por cento dos 1347 navios que o visitaram.

O abastecimento de carvão neste porto realizava-se sem qualquer dificuldade. Só em 1902 forneceram-se 224 500 t, e de 1928 a 1939 os fornecimentos, embora menos importantes, ainda atingiram a média de 50 000 t anuais.

Com a guerra veio a destruição em massa das frotas mercantes; mais de 50 por cento dos navios existentes foram afundados e os que restaram, velhos ou gastos, tiveram de ser substituídos. Renovou-se, por isso, em toda a parte, a marinha mercante, generalizando-se o emprego de óleos combustíveis nos diversos tipos de navios.

Assim é que em 1952, por exemplo, de 694 navios entrados no porto do Funchal, apenas 7,2 por cento utilizavam o carvão; e se em 1946 ainda se forneceram à navegação 21 000 t, naquele ano não se foi além de 1829 t.

6. A rápida evolução técnica da navegação mercante levantou o problema do fornecimento de óleos combustíveis no porto do Funchal, problema ali de solução difícil, por ser indispensável, para o efeito daquele fornecimento, que os navios acostassem, operação que para os grandes paquetes, dadas as reduzidas dimensões do cais, não era possível.

Havia, pois, que pensar na ampliação do porto do Funchal, com o fim, entre outros, de possibilitar a acostagem daqueles navios, abandonando assim a concepção inicial que presidira às suas obras.

É certo que antes da deflagração da última guerra o porto já era frequentado por elevado número de navios a óleos, entre os quais grandes paquetes. Basta dizer que em 1937, o ano de maior movimento, dos 1488 navios que visitaram o porto, no total de 11 000 000 t brutas, cerca de 30 por cento consumiam óleos.

Mas estes navios, na sua grande maioria de bandeira inglesa ou alemã, abasteciam-se em regra nos portos de origem ou nos de destino das respectivas carreiras, não se fazendo, assim, sentir a falta de instalações de fornecimento de óleos no porto do Funchal.

Hoje, porém, além de quase toda a navegação utilizar óleos, as dificuldades que após a guerra assinalaram o recomeço do transporte marítimo internacional, obrigando a profundas modificações na sua exploração, e as circunstâncias que afectaram o mercado internacional de combustíveis líquidos tornaram mais vantajoso o reabastecimento dos navios no decurso das respectivas viagens, em portos intermédios.

Têm estes, por consequência, de se preparar convenientemente, se não quiserem ser preteridos. Tal é o caso do porto do Funchal, cujas condições funcionais há que alterar, pela ampliação e modernização das suas instalações, pondo-o à altura das presentes exigências do tráfico.

7. A sólida restauração das finanças públicas — condição fundamental da renovação e do enriquecimento do património nacional — veio tornar possível a execução de um vasto plano de obras portuárias, no qual foi incluído o porto do Funchal.

Distribuiu-se esse plano, como é sabido, por duas fases. Da execução da primeira resultou para este porto apreciável melhoria das condições de abrigo e, bem assim, considerável desenvolvimento das extensões acostáveis, melhorando-se também a comodidade dos embarques e desembarques de passageiros e facilitando-se a movimentação das mercadorias.

A 2.ª fase do mencionado plano compreendia, no tocante ao porto do Funchal, apenas obras complementares, entre as quais se destacava o alargamento dos terraços do topo oeste do porto, por forma a descongestionar as comunicações entre os cais acostáveis e a estrada da Pontinha.

Mas a circunstância de se haver verificado no termo da guerra que a navegação que anteriormente frequentava o porto do Funchal se desviara para outros portos obrigou a rever o programa de melhoramentos daquele.

Ponderado cuidadosamente este importante problema, decidiu-se prolongar o molhe da Pontinha para nascente, primeiro na directriz do seu último troço actual, depois inflectindo a oeste-leste e fixando-se, em princípio, a posição do ponto de inflexão a 110 m da actual

testa, o que permitirá a acostagem em boas condições de dois barcos com 160 m no primeiro dos referidos troços e de um barco com mais de 200 m no segundo.

Concluídas estas importantes obras de ampliação, que foram dotadas pelo Plano de Fomento e já estão adjudicadas, a extensão de cais acostável para navios de alto bordo será de cerca de 950 m, dos quais 750 m com fundos adjacentes à cota (— 11,00 m) referida ao zero hidrográfico, o que permitirá a fácil e segura acostagem dos grandes paquetes.

III) O fornecimento de combustíveis líquidos à navegação do porto do Funchal

8. Paralelamente ao estudo da ampliação do porto, promoveu o Governo o cuidado exame do não menos importante problema do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação, que se tornou nos nossos dias actividade do maior relevo na economia mundial.

Como se referiu, e pelas razões já apontadas, este problema, quanto ao porto do Funchal, só se impôs verdadeiramente à atenção geral no termo da segunda guerra mundial, procurando então definir-se as bases em que deveria ser solucionado e designadamente a futura localização dos depósitos.

Atendendo, porém, a que a construção e exploração de instalações para o fornecimento de combustíveis líquidos pertence ao âmbito da actividade especializada das companhias petrolíferas mundiais, resolveu o Governo promover o seu interesse pelo assunto, efectuando-se para tal fim várias e demoradas diligências, sem que, no entanto, se pudesse chegar a uma conclusão satisfatória.

Era evidente o desinteresse das referidas companhias pelo empreendimento, não só porque, ao tempo, não viam possibilidade de volumosos fornecimentos, como ainda pela convicção de que os navios só poderiam ser abastecidos em condições técnicas e económicas aceitáveis desde que acostassem aos cais.

Nomeada em 1951 uma comissão de estudo para se pronunciar sobre o problema, preconizou esta, como solução de emergência, a instalação de oleodutos submarinos que permitissem aos navios fazerem o seu abastecimento ao largo.

Esta solução, que já em tempos fora ventilada, voltou a ser, então, objecto de pormenorizada análise, mas, em face do exame das condições de funcionamento das condutas submarinas instaladas para abastecimento nos aeroportos das Lajes e de Santa Maria, nos Açores, e para a recepção de combustíveis líquidos em S. Vicente de Cabo Verde, o sistema foi considerado inadaptable ao caso do porto do Funchal.

Com efeito, a instalação de oleodutos assentes no fundo não é adequada para o fornecimento a navios, sobretudo de passageiros, não só pela demora das operações, como pela possibilidade da rotura da ligação das condutas com o navio, com o conseqüente derrame do combustível nas águas e todos os inconvenientes que daí advêm.

Examinou-se ainda a solução de emergência de depósitos flutuantes, mas as dúvidas que surgiram sobre a sua eficiência, o seu excessivo custo e a sua onerosa exploração tornaram manifesta a inviabilidade económica de tal solução.

O grande obstáculo à satisfatória resolução do assunto continuava a ser afinal a falta de cais acostáveis para os grandes navios de passageiros.

Por isso, a decisão do Governo de ampliar as instalações do porto, de modo a assegurar aquela acostagem, criou a base que torna economicamente viável a solução do problema.

E, assim, a comissão nomeada por portaria do Ministro das Comunicações de 30 de Março de 1954 para o estudo da questão pôde concluir os seus trabalhos em termos de habilitar o Governo a resolvê-la de forma que julga contribuir eficazmente para a consecução dos objectivos que se têm em vista.

IV) Instalações de armazenagem e fornecimento de combustíveis líquidos à navegação no porto do Funchal

a) Tipo e localização das instalações

9. Os estudos anteriormente realizados mostraram, como se referiu, não serem económica ou tecnicamente viáveis os tipos de instalação destinados ao abastecimento de navios não atracados.

Por isso, optou-se pelo tipo de instalação, aliás em regra o de exploração mais económica, constituído por um conjunto de reservatórios em terra, devidamente situados, por estações de bombagem e por um sistema de oleodutos entre os reservatórios e os postos de abastecimento nos cais.

Acessoriamente, dever-se-á dispor também de batelões de abastecimento para fornecimento de óleos combustíveis a navios fundeados ao largo, que, por falta de tempo, não atraquem ou, de momento, não tenham local de acostagem.

10. A localização de instalações desta natureza constitui problema complexo.

É que, se, por um lado, há que tomar em conta o aspecto económico, considerando a cota mais favorável para a implantação dos reservatórios, o menor percurso das respectivas condutas, o volume de obras acessórias a executar, o valor dos terrenos a ocupar e as possibilidades de ulterior expansão, por outro lado há que atender cuidadosamente quer às indispensáveis condições de segurança da população e à necessária protecção dos reservatórios contra acções de guerra, quer às exigências turísticas, que impõem não seja afectada a beleza natural da região.

Os locais indicados para situar as instalações em causa foram os seguintes: Praia Formosa, Ponta da Cruz, Gorgulho (Lido), Ponta do Espinhaço, Ribeiro Seco (Clube Inglês), Ribeira de S. João, Ribeira de João Gomes, Chão da Loba (Lazareto), Penha de França, Louros e Quinta da Vigia.

Verificou-se, no entanto, que estes locais, na sua maioria, ou são pouco amplos, ou estão em zona de particular interesse turístico, ou são de cota relativamente elevada e, por isso, de difícil e onerosa adaptação ao fim em vista, ou se situam de modo que os eventuais derrames, com os perigos aos mesmos inerentes, são susceptíveis de alcançar a cidade ou o interior do porto, ou não satisfazem às necessárias sujeições impostas pelas necessidades de defesa e de segurança das instalações, por serem muito visíveis do mar e sem facilidade de ocultação.

Estudado o problema, julgou-se ser a Praia Formosa o local mais conveniente. Trata-se de terreno relativamente vasto, situado quatro quilómetros a oeste do Funchal, compreendido entre a escarpa litoral e o oceano e servido por um ramal desviado da estrada marginal que liga o Funchal a Câmara de Lobos.

De configuração sensivelmente plana, à cota média de 8 m, destacado nitidamente da parte litoral pela descontinuidade da arriba, afastado do aglomerado urbano, de esplêndido acesso, fácil adaptação e assegurando a futura ampliação das instalações, reúne este local, com efeito, magníficas condições para nele se instalarem os reservatórios de combustíveis.

Não se deixou de ponderar a relativamente grande distância a que este local fica do cais, do que resultarão elevadas despesas de 1.º estabelecimento, devido à extensão das condutas e às dificuldades da respectiva montagem, que por sua vez exigirá a colocação de uma ou mais estações intermediárias de bombagem, e o conseqüente agravamento dos encargos de exploração; mas estes inconvenientes são compensados, não só pelas vantagens já citadas, como também pelas relativas à descarga dos petroleiros que abastecem os reservatórios.

Efectivamente, este abastecimento pode fazer-se junto à praia por meio, quer de uma adequada obra de acostagem, quer de condutas submarinas, fundeando os navios-tanques a pequena distância, sem, praticamente, qualquer diferença de nível a vencer, o que constitui condição óptima para uma conveniente velocidade de descarga.

O facto de as operações de descarga se fazerem em mar aberto, fora do porto, não tem na prática grande relevância, dada a pouca frequência de temporais no sul da ilha e a circunstância de se tratar de zona costeira particularmente abrigada, além de que tais operações não exigem grande demora; e evita-se, assim, a ocupação do cais do porto pelos navios-tanques e afasta-se da zona da cidade e das praias circunvizinhas qualquer possibilidade de poluição e os conseqüentes perigos derivados de derrames e de emanações e acumulação de gases nocivos.

b) Capacidade das instalações

11. Nas presentes circunstâncias, não é fácil determinar, mesmo a título aproximado, o futuro consumo máximo de combustíveis líquidos a fornecer à navegação no porto do Funchal.

Há carreiras que a segunda guerra mundial interrompeu e ainda não foram restabelecidas; outras, pelas razões já expostas, reduziram, depois da guerra, as escalas naquele porto.

Ora, nada garante que aquelas carreiras voltem a afluir ao porto, ou que estas aumentem a frequência das suas escalas quando os navios puderem acostar aos novos cais e o fornecimento de combustíveis líquidos estiver assegurado.

É de esperar, porém, que os inegáveis atractivos da Madeira não deixarão de futuro, criadas as necessárias condições funcionais do seu porto, de constituir ampla justificação para a intensificação da navegação marítima.

Ponderando estas circunstâncias, admite-se que será de 200 000 t anuais o quantitativo provável do fornecimento de combustíveis líquidos no porto do Funchal.

12. A capacidade dos reservatórios foi fixada em atenção não só à capacidade média de carga dos navios-tanques, a fim de ser possível receber carregamentos completos, como ainda ao volume das reservas a manter em depósito.

A capacidade média da carga dos navios-tanques é de 14 090 t dw., sendo a dos nacionais de mais recente construção de 17 000 t.

Relativamente à determinação do quantitativo das reservas permanentes nos depósitos, atendeu-se à necessidade de assegurar, no mínimo, o combustível equivalente ao consumo de um mês.

Nestas condições, a capacidade dos reservatórios não deverá ser inferior a 36 000 t, quantidade que aproximadamente equivale, no seu conjunto, ao carregamento completo de um navio-tanque, mais a reserva permanente correspondente ao consumo de um mês.

Deve, porém, admitir-se a possibilidade de, numa segunda fase, ampliar as instalações para uma capacidade de depósito dupla, pelo menos, da inicial de 36 000 t, quer porque há tendência geral para o aumento da tonelagem unitária dos navios-tanques, quer porque convém estar preparado para fazer face aos seus eventuais atrasos, quer ainda pelas dificuldades de utilizar integralmente a capacidade dos reservatórios, atentos os diferentes tipos de combustível que é necessário ter em depósito.

O caudal médio de fornecimento dos combustíveis à navegação fixou-se em 500 t/hora, tendo em atenção que muitos paquetes recebem normalmente 2500 a 3000 t e o seu abastecimento não deverá demorar mais de seis horas.

Nada impede também que, junto das instalações de fornecimento de combustíveis líquidos à navegação, existam acessoriamente reservatórios e equipamento destinados a abastecer o mercado interno, designadamente de gasolina, petróleo e gasóleo.

c) Constituição das instalações

13. As instalações de fornecimento de óleos combustíveis à navegação serão fundamentalmente constituídas por um parque de reservatórios para os diversos tipos de combustíveis líquidos, com a capacidade total, na primeira fase do empreendimento, de 36 000 t e a possibilidade de ampliação, numa segunda fase, para o dobro, como se referiu.

A amarração e a descarga dos petroleiros serão feitas na zona marítima adjacente às instalações, para o que se construirão, se necessários, uma ponte-cais ou «duques de alba» e se montarão oleodutos assentes sobre ponte de estacaria ou submarinos, com secção própria para caudal de descarga da ordem de 1000 a 1500 t/hora.

O transporte dos combustíveis da Praia Formosa para os cais de atracação será assegurado por dois ou mais oleodutos, para *fuel-oil*, *diesel-oil* e outros produtos. Estes oleodutos e respectivos acessórios deverão permitir, em caso de necessidade, a recepção de combustíveis provenientes de navios-tanques atracados aos cais do porto.

As instalações serão completadas, para maior eficiência, com uma unidade flutuante, de capacidade adequada, de modo a assegurar o abastecimento dos navios que por qualquer motivo fundearem ao largo.

V) Construção e exploração das instalações

14. Decidiu o Governo, tendo em vista os objectivos económicos que se pretendem alcançar, conceder a construção e exploração destas instalações à empresa especializada, com posição firmada no comércio internacional dos produtos petrolíferos, que estiver em melhores condições para o efeito, quer pela influência e ligações que possuir na organização mundial do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação, quer pela importância dos contratos que tiver celebrado com as linhas de navegação com interesse para o porto, ou seja as que ligam o Norte da Europa com a África e as Américas Central e do Sul e as que vão do Mediterrâneo à América Central.

Por este motivo, não julga conveniente abrir concurso público para tal fim, parecendo-lhe antes preferível que a concessão se efectue por concurso particular, circunscrito a determinadas entidades susceptíveis de, em princípio, satisfazerem àqueles requisitos.

Serão admitidas ao referido concurso as empresas ligadas à organização mundial do fornecimento de

combustíveis líquidos à navegação que exerçam actividades no mercado do continente português, a fim de conseguir uma certa harmonia entre o interesse nacional e os interesses comerciais do concessionário. Dar-se-á também à Sociedade Anónima Concessionária da Refinação de Petróleos em Portugal (Sacor) a possibilidade de concorrer, visto que, apesar de não ter exercido até agora a actividade em causa, ocupa lugar destacado no mercado português de produtos petrolíferos; e confere-se a mesma faculdade a empresas que têm pretendido construir instalações fixas no Funchal para o fornecimento de combustíveis líquidos à navegação.

A escolha do futuro concessionário será, portanto, feita entre as empresas distribuidoras de produtos petrolíferos, titulares de alvarás de autorização geral de importação para o território metropolitano português, ou que nele já forneçam combustíveis líquidos à navegação, e pessoas singulares ou colectivas que à data de 31 de Dezembro de 1954 tenham processos pendentes para a construção de instalações fixas para aquele fornecimento no porto do Funchal.

15. O regime de concessão, com o objectivo económico que se lhe fixa, não pode alhear-se, manifestamente, do interesse comercial da empresa concessionária.

Tem esta a missão de criar, de raiz, um importante serviço no porto do Funchal, construindo as instalações e promovendo a sua eficiente exploração de harmonia com o interesse da economia madeirense; mas torna-se necessário facultar-lhe as conveniências facilidades e garantias, para que a actividade da empresa seja produtiva e se oriente por forma a atrair a navegação ao porto do Funchal.

Para tal fim, a concessão será dada em regime de exclusivo pelo prazo de vinte e cinco anos.

Convém, no entanto, que através das instalações da concessão possam ser fornecidos combustíveis por conta das empresas congéneres que nisso estejam interessadas, de modo que fiquem asseguradas à navegação todas as facilidades nos seus habituais abastecimentos. Com este objectivo o concessionário deverá celebrar com aquelas empresas os necessários acordos.

No termo do prazo da concessão cessará o regime de exclusivo e reverterão para a posse do Estado as obras marítimas, isto é, os órgãos e dispositivos de acostagem e de amarração dos petroleiros na Praia Formosa.

A empresa poderá, no entanto, continuar a sua actividade, embora sem qualquer privilégio.

Desta forma se atende quanto possível aos interesses do concessionário, dando-lhe a possibilidade de amortizar lentamente os encargos do 1.º estabelecimento e evitando que tais encargos influam na rentabilidade do empreendimento e, portanto, no seu desenvolvimento normal.

E, sempre com o propósito de facilitar a exploração comercial do serviço concedido, o Governo julga não ser de exigir ao concessionário qualquer renda e justificar-se, pelo mesmo motivo, a isenção do pagamento de taxas pela ocupação de terrenos do domínio público marítimo necessários às instalações.

16. Reconheceu-se toda a conveniência em dar ao concessionário a possível liberdade de acção, não só para lhe não tolher a iniciativa, como também para evitar encargos adicionais, que prejudicariam a necessária rentabilidade do empreendimento.

Por isso se não fazem quaisquer exigências no tocante à técnica das instalações ou à forma de orientar a exploração comercial do serviço.

Nesta orientação, apenas se exige aos concorrentes que, no acto do concurso, apresentem o programa e o plano das instalações cuja construção e conservação competem ao concessionário, com a indicação do sistema de descarga, de armazenagem e de fornecimento dos óleos combustíveis que adoptarão, do traçado dos oleodutos e suas características técnicas e da natureza e quantidades dos produtos a armazenar, tidos naturalmente em conta os indispensáveis condicionamentos.

17. O Governo reserva-se, naturalmente, o direito de rescindir a concessão sempre que se verificar o não cumprimento das obrigações essenciais do concessionário ou graves perturbações na organização e no funcionamento do serviço, a fim de poder providenciar eficientemente no sentido de normalizar a situação.

Poderá também o Governo resgatar a concessão, decorridos quinze anos do respectivo prazo, mediante aviso com um ano de antecedência, desde que assim o aconselhe o interesse nacional.

Tanto no caso da rescisão como no de resgate reverterão para o Estado somente as referidas obras marítimas de acostagem e de amarração dos petroleiros, tal como sucederia no termo normal do prazo da concessão.

Simplesmente, neste último caso as referidas obras passam para a posse do Estado sem qualquer indemnização, ao passo que naquelas a sua reversão é feita mediante o pagamento do valor que então tiverem, avaliado por uma comissão de peritos.

No caso de resgate será ainda paga ao concessionário, desde a data do mesmo até ao termo do prazo da concessão, uma indemnização, a título de lucros cessantes, pela perda do exclusivo do fornecimento de óleos combustíveis à navegação.

A referida indemnização consistirá numa anuidade, equivalente, porém, apenas a um terço da média do lucro dos últimos cinco anos que precederem o aviso do resgate, atendendo a que o concessionário continua de posse das suas instalações, com excepção das obras marítimas mencionadas, e pode portanto continuar a respectiva exploração comercial, agora em regime de concorrência, e retirar dela grande parte do rendimento que vinha auferindo.

18. Dispondo já hoje o porto do Funchal de um cais acostável para navios de média tonelagem, no qual se podem instalar imediatamente oleodutos e postos de fornecimento de combustíveis líquidos, o concessionário deverá iniciar, em curto prazo, a construção das instalações e a montagem do respectivo serviço de fornecimento à navegação no cais existente, sem dependência da execução da obra de ampliação do porto, que se está promovendo, estabelecendo as condutas e as correspondentes tomadas, à medida que se for ulteriormente construindo o prolongamento do cais, e assegurando o fornecimento por meio de batelões aos navios fundeados no porto.

Pretende-se assim que o porto do Funchal disponha com a maior brevidade dum serviço de fornecimento de óleos à navegação capaz de satisfazer às necessidades do seu tráfego.

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, nos termos do § 2.º do artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a conceder, pelo Ministro das Comunicações, o exclusivo do fornecimento

de óleos combustíveis à navegação no porto do Funchal, mediante a abertura de concurso particular, em conformidade com as condições do caderno de encargos anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Art. 2.º O concurso particular a que se refere o artigo anterior será limitado às empresas distribuidoras de produtos petrolíferos com alvarás de autorização geral de importação para o território metropolitano português, ou que nele exerçam a actividade do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação, e às pessoas singulares ou colectivas que, à data de 31 de Dezembro de 1954, tenham pedidos pendentes para a construção de instalações fixas destinadas àquele fornecimento no porto do Funchal.

§ único. Constituirão condições de preferência, no seu conjunto, para a escolha do concessionário:

Melhor posição em matéria de contratos para o fornecimento de combustíveis líquidos à navegação, designadamente no Atlântico;

Mais favoráveis garantias quanto a preços de fornecimento dos referidos combustíveis não superiores aos do mercado internacional na área atlântica em que se situa o porto do Funchal;

Maior grandeza das instalações e dos correspondentes investimentos, consoante as respectivas fases de execução, bem como dos meios flutuantes de abastecimento de navios ao largo;

Maior capacidade de armazenagem efectiva dos reservatórios na primeira fase das instalações;

Menores prazos de execução de cada uma das referidas fases;

Mais seguras garantias técnicas e financeiras do interesse ou da organização a que estiver comprovadamente ligado.

Art. 3.º Para efeito de expropriações serão as instalações da concessão consideradas de utilidade pública, nos termos da legislação vigente, e designadamente da Lei n.º 1947, de 12 de Fevereiro de 1937, e do Decreto n.º 29 034, de 1 de Outubro de 1938.

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

Paços do Governo da República, 28 de Maio de 1955.—
ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *João Pinho da Costa Lette* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *Artur Águedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Virtíssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

Caderno de encargos da concessão do exclusivo do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação do porto do Funchal, anexo ao Decreto-Lei n.º 40 174

CAPTULO I

Objecto da concessão

ARTIGO 1.º

Serviço concedido

A concessão a que se refere o presente caderno de encargos tem por objecto o fornecimento de combustíveis líquidos à navegação no porto do Funchal, quer a navios acostados, quer a navios fundeados ao largo.

ARTIGO 2.º

Prazo da concessão

A concessão é dada pelo prazo de vinte e cinco anos, a contar da data do início da exploração comercial do serviço.

ARTIGO 3.º

Exclusivo

A concessão é dada em regime de exclusivo, a fim de habilitar o concessionário a fornecer combustíveis líquidos à navegação nas mais favoráveis condições de comodidade e de preço, de forma a promover a sua atracção ao porto do Funchal.

ARTIGO 4.º

Obrigaçào do fornecimento de combustíveis líquidos por conta de outras empresas

O concessionário obriga-se a fazer fornecimentos através das suas instalações e por conta de empresas congéneres que misso estejam interessadas, para o que celebrará com as mesmas empresas os necessários acordos, em condições justas e economicamente aceitáveis, de harmonia com os usos internacionais do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação.

CAPTULO II

Obras e apetrechamento

ARTIGO 5.º

Constituição e características das instalações

A) Instalações de armazenamento

1. As instalações de armazenamento, localizadas na Praia Formosa, serão constituídas essencialmente por um parque de reservatórios para os diversos tipos de combustíveis líquidos utilizados pela navegação, com a capacidade mínima total, na primeira fase do empreendimento, de 36 000 t e possibilidade de ampliação numa segunda fase para o dobro.

2. O concessionário poderá construir reservatórios destinados a produtos petrolíferos brancos para o mercado interno madeirense e possuir o necessário equipamento de aparelhagem para enchimento de carros-cisternas, tambores, taras e outras embalagens, bem como os respectivos armazéns, etc., a fim de exercer, sem exclusivo porém, a correspondente actividade.

3. O concessionário obrigar-se-á a assegurar a ocultação dos reservatórios do lado do mar, consoante os condicionamentos de ordem militar das autoridades competentes.

B) Instalações de fornecimento

4. O transporte dos combustíveis líquidos entre o parque de reservatórios e o porto do Funchal, até aos cais de fornecimento, será feito por meio de dois ou mais oleodutos, colocados fora do traçado das estradas, um dos quais para *fuel-oil*, munido do isolamento e dos dispositivos de aquecimento indispensáveis.

A secção dos oleodutos e a estação ou estações de bombagem inicial e intermédias que for necessário estabelecer devem assegurar o caudal de cerca de 500 t/h.

Os oleodutos serão completados com as convenientes tomadas ou postos de fornecimento nos respectivos cais de acostagem.

Deverão ainda os referidos oleodutos e respectivos acessórios ser susceptíveis de servir, em caso de ne-

cessidade, para a recepção de combustíveis destinados ao abastecimento dos reservatórios, descarregados de navios-tanques atracados aos cais do porto.

5. O concessionário assegurará também o fornecimento de combustíveis líquidos aos navios fundeados ao largo por meio de batelões de abastecimento, para o que porá ao serviço uma, pelo menos, destas unidades, logo que se verifiquem as condições necessárias para o efeito.

C) Instalações de recepção

6. O concessionário procederá à montagem do dispositivo adequado para a amarração e para a descarga dos navios-tanques na zona marítima adjacente ao parque de reservatórios da Praia Formosa. Este dispositivo abrangerá, nas condições que forem determinadas pelas autoridades marítimas:

- a) Balizagem, compreendendo marcas e luzes em terra, necessária para o acesso ao fundeadouro dos navios-tanques;
- b) Amarrações fixas para os navios-tanques, de forma a tornar fácil e segura a manobra de amarração;
- c) Órgãos de descarga, os quais poderão ser constituídos por oleodutos assentes sobre ponte de estacaria ou por oleodutos submarinos, com secção adequada a um caudal de descarga da ordem de 1000 a 1500 t/h.

7. A ligação com os navios-tanques à descarga será assegurada por meio de lancha ou de linha telefónica, ou ainda por meio de aparelhagem radiotelefónica ou outros meios de comunicação convenientes.

D) Instalações acessórias

8. O concessionário procederá à montagem do serviço de combate a incêndios na área dos reservatórios, em toda a extensão dos oleodutos e nos locais de operações de fornecimento e de recepção dos combustíveis, de harmonia com as determinações das autoridades competentes.

9. O concessionário promoverá também a execução de instalações para o fornecimento de combustíveis e de aguada aos navios-tanques à descarga, devendo as primeiras ter capacidade para caudais de, pelo menos, 300 t e a de aguada de 50 t por hora.

10. O concessionário assegurará igualmente a iluminação, tanto das instalações, como da bacia de manobra e das operações de descarga, em obediência aos regulamentos de segurança em vigor.

ARTIGO 6.º

Execução das instalações

1. Os encargos de construção e de apetrechamento das instalações, incluindo expropriações, serão custeados totalmente pelo concessionário.

2. O concessionário obriga-se a iniciar a construção da primeira fase das instalações dentro dos noventa dias seguintes à outorga da concessão, uma vez licenciada a construção e exploração, conforme o Decreto n.º 29 034, de 1 de Outubro de 1938, a fim de se poder proceder, tão rapidamente quanto possível, à montagem do respectivo serviço de fornecimentos à navegação.

ARTIGO 7.º

Programa e plano de execução das instalações

1. Os concorrentes apresentarão, no acto do concurso particular, com observância das condições do presente caderno de encargos, o programa e o plano de execução das instalações referentes ao sistema de descarga ou recepção, armazenamento e fornecimento dos

combustíveis líquidos e ao traçado dos oleodutos e suas características, tendo em atenção os condicionamentos militares e técnicos das instalações, com a indicação da natureza e quantidade dos produtos a armazenar.

2. Indicarão, igualmente, a discriminação, pelos diversos tipos de combustíveis, da capacidade mínima dos respectivos reservatórios, cujo total não será inferior a 36 000 t na primeira fase das instalações.

3. O projecto obedecerá às condições do Regulamento de Segurança, aprovado pelo Decreto n.º 36 270, de 9 de Maio de 1947, e será elaborado de harmonia com as disposições aplicáveis do Decreto n.º 29 034, de 1 de Outubro de 1938, designadamente no artigo 56.º e seus parágrafos.

4. Os concorrentes indicarão também a discriminação das fases do estabelecimento das mesmas instalações e respectivos prazos de execução, dos quais o da primeira fase deverá ser o mais curto possível, e as importâncias a despender em cada uma delas.

5. Apresentarão ainda a conveniente comprovação da sua capacidade financeira para a execução das instalações e sua exploração comercial.

ARTIGO 8.º

Manutenção e conservação das instalações

Serão inteiramente de conta do concessionário os encargos de conservação das instalações terrestres e marítimas da concessão, e bem assim a manutenção dos fundos de acesso e adjacentes à obra de acostagem ou de amarração dos navios-tanques, incumbindo-lhe também as convenientes providências para evitar a poluição da água do mar pelos óleos.

A profundidade de água no fundeadouro dos navios-tanques deverá permitir, em quaisquer condições de maré, o acesso de navios calando até 34 pés.

ARTIGO 9.º

Fiscalização das instalações

O concessionário obriga-se a permitir a fiscalização das instalações pelo pessoal dos serviços oficiais competentes, para o que lhe franqueará o acesso às referidas instalações e lhe prestará todos os elementos de informação necessários.

CAPITULO III

Condições gerais da concessão

ARTIGO 10.º

Funcionamento do serviço

O concessionário obriga-se a assegurar o funcionamento regular e contínuo do serviço público de fornecimento de óleos combustíveis à navegação no porto do Funchal.

O concessionário assegurará também a manutenção das reservas de combustíveis necessárias para ocorrer ao consumo de um mês, se não forem superiores às determinadas pelas exigências do serviço concedido e regulamentos em vigor ou outras, a título excepcional, não vierem a ser fixadas pelo Governo.

ARTIGO 11.º

Pagamento de taxas portuárias

O concessionário obriga-se ao pagamento das taxas portuárias regulamentares.

ARTIGO 12.º

Isenção de encargos

O concessionário beneficiará da isenção do pagamento ao Estado ou à Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira de qualquer importância a título de renda da concessão ou pela ocupação de terrenos do domínio público marítimo necessários às instalações.

CAPÍTULO IV

Fim da concessão

ARTIGO 13.º

Termo do prazo da concessão

No termo do prazo da concessão o Estado, pela Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira, no que respeita às instalações da concessão, entrará na posse das obras marítimas, ou seja dos órgãos e dispositivos de acostagem ou de amarração dos navios-tanques na Praia Formosa, as quais lhe serão entregues gratuitamente, livres de quaisquer encargos.

§ único. O interessado poderá, porém, continuar a fornecer combustíveis líquidos à navegação, sem o privilégio de exclusivo, utilizando as obras marítimas nas condições regulamentares.

ARTIGO 14.º

Rescisão da concessão

1. O Governo poderá rescindir o contrato de concessão sempre que do não cumprimento das obrigações essenciais do concessionário resultarem graves perturbações na organização e no funcionamento do serviço.

Exceptuam-se os casos de força maior, devidamente comprovada e aceita como tal pelo Governo.

De um modo geral, são motivos de rescisão:

- a) A construção das instalações da concessão sem observância das características referidas no artigo 5.º do presente caderno de encargos;
- b) O fornecimento de combustíveis à navegação a preços injustificadamente elevados;
- c) A infracção do disposto nos artigos 4.º e 16.º deste caderno de encargos;
- d) A repetição de actos graves de indisciplina do pessoal por culpa do concessionário;
- e) A suspensão injustificada, total ou parcial, do serviço concedido ou a sua manutenção em condições, técnicas ou económicas, gravemente deficientes;
- f) A sistemática reincidência em infracções às disposições do presente caderno de encargos, quando se mostrem ineficazes as sanções previstas para as mesmas infracções;
- g) A falência do concessionário.

2. Tratando-se de faltas meramente culposas ou susceptíveis de correcção, a rescisão não será declarada sem que tenha sido avisado o concessionário para, em prazo não inferior a trinta dias, cumprir integralmente as suas obrigações, sob pena de, não o fazendo, incorrer naquela sanção.

3. A declaração de rescisão determina a entrada na posse do Estado, pela Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira, das respectivas obras marítimas relativas aos órgãos e dispositivos de acostagem ou de amarração dos navios-tanques na Praia Formosa,

através dos quais a empresa poderá, todavia, continuar a exercer a sua actividade, embora sem exclusivo, nas condições regulamentares então vigentes.

4. O Estado pagará, porém, ao concessionário o valor efectivo das instalações referidas no n.º 3 deste artigo, mediante avaliação feita por uma comissão de três peritos, sendo um nomeado pelo Estado, outro pelo concessionário e o terceiro por acordo entre ambas as partes ou, em caso de desacordo, por escolha do presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

ARTIGO 15.º

Resgate da concessão

1. O Estado reserva-se o direito de resgatar a concessão, depois de decorridos, pelo menos, quinze anos do prazo da sua duração, mediante aviso com um ano de antecedência.

2. No caso de resgate será paga ao concessionário, desde a data do mesmo até ao termo do prazo da concessão, uma indemnização, a título de lucros cessantes, pela perda do exclusivo do fornecimento de combustíveis líquidos à navegação.

3. A referida indemnização constará duma anuidade equivalente a um terço da média do lucro líquido anual dos últimos cinco anos que precederem o aviso de resgate.

O lucro líquido de cada ano será calculado deduzindo-se da receita bruta todas as despesas feitas com a exploração e a administração do serviço, sem exclusão dos encargos de conservação e beneficiação das respectivas instalações, de juros e outros que influam no resultado líquido de cada exercício social.

4. É aplicável, no caso de resgate, o disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 14.º do presente caderno de encargos.

CAPÍTULO V

Disposições diversas

ARTIGO 16.º

Deliberações que necessitam de autorização do Governo

O concessionário não poderá, sem expressa autorização do Governo, tomar quaisquer deliberações que tenham por fim:

- a) A alteração do objecto social;
- b) A transformação, fusão ou dissolução da sociedade;
- c) O traspasse, a subconcessão ou a entrega a terceiros do serviço concedido;
- d) A cessação, temporária ou definitiva, total ou parcial, do serviço concedido.

ARTIGO 17.º

Penalidades

1. Além das sanções em que possa incorrer por inobservância de leis e regulamentos em vigor, na parte que lhe forem aplicáveis, o concessionário fica sujeito, pelo não cumprimento das obrigações a que não corresponda outra sanção prevista no presente caderno de encargos, à aplicação de multa de 1.000\$ a 100.000\$, por despacho do Ministro das Comunicações, conforme a gravidade e a frequência das faltas. O produto destas multas constituirá receita do Estado.

2. As multas previstas neste artigo são sempre aplicadas, salvo nos casos de força maior, considerando-se como tais os casos de guerra, alteração de ordem pública, inundações, terramotos, descargas atmosféricas

directas, actos de malfeitoria e intervenção de terceiros, devidamente comprovados, que não resultem de descuidos, imprevidências ou deficiências do pessoal ou das instalações do concessionário e desde que se tenham tomado todas as precauções.

Entender-se-á que se tomaram todas as precauções quando, cumpridos os preceitos dos regulamentos de segurança e as normas e prescrições impostas pelos organismos oficiais competentes, não se demonstre que tenha havido negligência ou propósito.

3. O pagamento das multas aplicadas nos termos do n.º 1 deste artigo não isenta o concessionário da responsabilidade civil por perdas e danos resultantes da infracção.

ARTIGO 18.º

Resolução dos casos duvidosos

1. Todas as dúvidas suscitadas sobre a execução ou a interpretação das cláusulas do contrato de concessão serão resolvidas por um tribunal arbitral, composto de três membros, um nomeado pelo Governo, outro pela empresa concessionária e o terceiro por acordo entre as duas partes ou, na falta de acordo, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

2. O tribunal julgará *ex æquo et bono* e das suas decisões não haverá recurso.

Ministério das Comunicações, 28 de Maio de 1955. —
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.