

## MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 604/86

de 16 de Outubro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ouvido o Conselho Permanente de Concertação Social, em conformidade com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 53.º da Lei n.º 46/85, de 20 de Setembro, que o coeficiente de actualização das rendas livres para vigorar durante o ano civil de 1987 seja de 1,085.

Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 8 de Outubro de 1986.

O Ministro das Finanças, *Miguel José Ribeiro Cadilhe*. — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Portaria n.º 605/86

de 16 de Outubro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ouvido o Conselho Permanente de Concertação Social, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 46/85, de 20 de Setembro, que o coeficiente de actualização das rendas condicionadas para vigorar durante o ano civil de 1987 seja de 1,090.

Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Assinada em 8 de Outubro de 1986.

O Ministro das Finanças, *Miguel José Ribeiro Cadilhe*. — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 348/86

de 16 de Outubro

1. A actual organização institucional do sector portuário data, no essencial, da década de 40. Concebida e implementada no âmbito da política de desenvolvimento portuário então definida, quer através da chamada «lei dos portos» (Decreto com força de lei n.º 12 757, de 2 de Dezembro de 1926) e do Decreto-Lei n.º 33 922, de 5 de Setembro de 1944, que aprovou a segunda fase do Plano Portuário Nacional, quer

da Lei n.º 2035, de 30 de Julho de 1949, denominada «lei da exploração portuária», que definiu as bases gerais do Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos.

Esta última lei manteve a exploração dos portos de Lisboa e do Douro e Leixões confiada às respectivas administrações autónomas sob tutela directa do Governo, ao passo que os restantes portos, administrados por juntas autónomas, ficaram subordinados à coordenação, orientação e fiscalização técnica e administrativa da Junta Central de Portos, que mais tarde deu origem à actual Direcção-Geral de Portos, sem alterar a filosofia geral de gestão portuária anteriormente definida.

Os actuais estatutos orgânicos das referidas administrações dos principais portos datam de 1948, tendo sido aprovados através do Decreto-Lei n.º 36 976, no caso da Administração-Geral do Porto de Lisboa (AGPL), e do Decreto-Lei n.º 36 977, no caso da Administração dos Portos do Douro e Leixões (APDL), ambos de 20 de Junho desse ano.

Por seu turno, o estatuto orgânico das juntas autónomas dos portos foi aprovado através do Decreto-Lei n.º 37 754, de 18 de Fevereiro de 1950.

Se, para a época em que foram promulgadas, estas leis orgânicas correspondiam perfeitamente às necessidades de gestão dos portos, instituindo mesmo princípios, conceitos e procedimentos inovadores e avançados relativamente à filosofia tradicional de administração de bens públicos, o facto é que, decorridas quase quatro décadas sobre a sua implementação, este sistema institucional terá obviamente de se encontrar desajustado às realidades actuais.

2. O desajustamento focado resultou não só da mutação e evolução verificadas quer no sistema portuário nacional e respectivos tráfegos quer nos próprios conceitos e métodos de gestão dos portos mas também de uma cada vez menor adaptabilidade às regras correntes do sector público administrativo, dada a natureza empresarial de que se revestem as actividades portuárias.

Tais regras, ao limitarem o poder e a flexibilidade de gestão dos respectivos organismos, não se coadunam com o exercício das suas funções de acordo com a filosofia de gestão do tipo empresarial por que se deve pautar a exploração das actividades portuárias.

Apesar das tentativas ensaiadas para mudar esta situação, não foi possível até à data concretizar a reestruturação do sector portuário, que desde há vários anos tem sido reclamada e sentida como necessária. Caso paradigmático é o da Administração do Porto de Sines (APS), que, tendo sido criada pelo Decreto-Lei n.º 508/77, de 14 de Dezembro, tem funcionado até ao presente em regime provisório de instalação, devido às dificuldades encontradas na aprovação de um estatuto orgânico adaptado às necessidades e realidades actuais.

3. O sistema institucional anteriormente exposto de forma resumida reflecte-se negativamente nos processos de desenvolvimento integrado, gestão e exploração do sistema portuário nacional. Conduziu, nomeadamente, à ausência de uma política coordenada de investimentos, a uma exploração com distorções na concorrência entre portos nacionais e a uma reduzida