



Os Planos de Ordenamento e Expansão dos Portos: Instrumentos de Gestão Territorial

Teresa Maria Gamito

Engenheira Civil, Especialista em Ordenamento do Território e Planeamento Portuário

SUMÁRIO:

As áreas do Domínio Público Marítimo actualmente sob Jurisdição das Administrações e Institutos Portuários e denominadas Áreas de Jurisdição Portuária, têm sido objecto de diversos tipos de estudos e planos.

O último tipo de planos, os Planos de Ordenamento e Expansão dos Portos (POE), inicialmente definidos como Planos Especiais de Ordenamento do Território, “instrumentos normativos, com a natureza de regulamento administrativo e fixando regras de ocupação, uso e transformação do solo, permitindo um correcto ordenamento do território”, acabaram por deixar de ser figura legal.

A Lei de Bases de ordenamento do território e a subsequente definição do regime aplicável aos instrumentos de gestão territorial abre a possibilidade de os POEs se poderem vir a integrar nos aí definidos “Planos sectoriais”, não existindo, contudo, até à data, a confirmação dessa possibilidade.

Nesta comunicação, serão apresentadas algumas ideias que procurarão contribuir para a confirmação dos POEs como

Instrumento de Gestão das “Áreas de Interesse Portuário”.

1 - ANTECEDENTES

1.1 - Historial

A 11 de Junho de 1943 foi aprovado o Decreto-Lei n.º 32 842, com o objectivo de “remediar as insuficiências verificadas no actual regime administrativo dos portos, libertando as actividades que neles se exerçam ... dos entraves ao seu normal exercício e desenvolvimento e, do mesmo passo, impulsionar a expansão económica dos portos”.

De facto, a essa data o estabelecimento de particulares em terrenos do DPM era ainda regulado pelas disposições de 1892 (Regulamento dos Serviços Hidráulicos), relativas ao regime jurídico dos terrenos incluídos no que se convencionou chamar Domínio Público Marítimo.

Neste decreto determina-se a organização dos “planos de arranjo e expansão” dos portos.

Posteriormente, na “Lei Quadro do Sistema Portuário Nacional”, Decreto-Lei n.º 348/86, referiam-se os planos de ordenamento e expansão dos portos (POE) como fazendo parte de um processo de planeamento global e integrado necessário ao desenvolvimento, tendo, entre outros o objectivo de coordenar os grandes projectos de investimento e servir de base aos planos gerais de obras, exploração e apetrechamento de cada porto.

No Decreto-Lei n.º 302/90 que define o Regime de Gestão Urbanístico do Litoral, os POEs são incluídos nos instrumentos de planeamento que deverão “estabelecer as regras a que obedece a ocupação, uso e transformação da faixa costeira”, sendo definidos, através do Decreto-Lei n.º 151/95, como Planos Especiais de Ordenamento do Território, com o objectivo de “constituírem instrumentos normativos”, com a natureza de regulamento administrativo e

fixando regras de ocupação, uso e transformação do solo, permitindo um correcto ordenamento do território”.

A Lei n.º 5/96 de 29 de Fevereiro, exclui os POE da listagem que define os Planos Especiais de Ordenamento do território, deixando estes de ser figura legal.

1.2 - Os Planos de Arranjo e Expansão

Os “planos de arranjo e expansão” (PAE) dos portos, previstos pelo DL 32 842 eram considerados como planos de expansão industrial que teriam uma ligação lógica ao desenvolvimento urbanístico das povoações adjacentes.

Nos PAE seria definida a “zona do porto” que abrangeria “a zona dos cais e terraplenos em exploração ou a entregar a exploração em curto prazo”, que constituirá a “zona de exploração”, e uma zona de reserva que se designará “zona de expansão”.

Neste DL previa-se que, para além dos serviços próprios do porto, se poderiam instalar, na zona do porto, actividades comerciais ou industriais, desde que ligadas ao transporte marítimo ou às indústrias do mar. Para esse fim, previa-se ainda que se pudessem vir a incluir, na “zona do porto”, terrenos fora do domínio público, eventualmente necessários ao alargamento dos limites da “zona de exploração”. Estes terrenos seriam considerados de utilidade pública podendo ser adquiridos ou expropriados.

Este regime instituído para utilização comercial dos terraplenos dos portos tinha por objectivo garantir estabilidade aos negócios e criar confiança nas administrações portuárias. Por outro lado, o alargamento da “zona do porto”, permitia reservar para o porto os espaços adjacentes mais propícios ao seu desenvolvimento, evitando especulações.

1.3 - Os Planos de Ordenamento e Expansão

A Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, que viria a dar origem ao Instituto Marítimo Portuário e algumas Administrações Portuárias, procuraram implementar a realização de POEs, como instrumento auxiliar para o ordenamento e expansão do território sob sua jurisdição, mesmo depois de estes terem deixado de ser figura legal.

Para estes POEs eram definidos como princípios e objectivos gerais:

- detectar a evolução prevista para a procura de serviços portuários, com base num Estudo Económico e do Mercado do porto;
- delimitar, de acordo com a Proposta de Ordenamento, as áreas que contribuem ou possam contribuir para o adequado funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, incluindo: mercadorias, passageiros, pesca, construção e reparação naval, náutica de recreio e marítimo-turísticas;
- definir os princípios e regras de ocupação, uso e transformação do solo e de utilização do Domínio Hídrico;
- permitir a execução de uma política integrada de Ordenamento do Território, assegurando um desenvolvimento económico e social sustentável da área em que o POE do porto se insere;
- compatibilizar o ordenamento do território proposto com a protecção e valorização dos recursos naturais, do património natural e construído existente e previsão de zonas destinadas ao recreio e lazer;
- permitir a participação das populações e a salvaguarda dos direitos e interesse legalmente protegidos dos particulares;
- articular as acções preconizadas com planos, programas e projectos de âmbito nacional, municipal ou supra municipal.

2 - A LEI DE BASES DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DE URBANISMO

A Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto, estabelece as bases da política de ordenamento do território e de urbanismo, sendo o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial definido pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro.

A política de ordenamento do território e urbanismo procura, entre outros, promover a qualidade de vida e assegurar condições favoráveis ao desenvolvimento das actividades económicas, sociais e culturais, articulando e compatibilizando o ordenamento com as políticas de desenvolvimento económico e social.

Na Lei de Bases incluem-se nos instrumentos de gestão territorial os “Instrumentos de política sectorial, que programam ou concretizam as políticas de desenvolvimento económico e social com incidência espacial, determinando o respectivo impacte territorial.”

Estes “instrumentos de política sectorial” são planos com incidência territorial da responsabilidade dos diversos sectores da administração central, nomeadamente nos domínios dos transportes, das comunicações ...

No Decreto-Lei são considerados como planos sectoriais:

- os cenários de desenvolvimento respeitantes aos diversos sectores da administração central, nomeadamente nos domínios dos transportes, ..., do comércio, da indústria, ...
- as decisões sobre a localização e a realização de grandes empreendimentos públicos com incidência territorial.

Refere-se ainda, relativamente ao seu conteúdo documental:

- “Os planos sectoriais estabelecem e justificam as opções e os objectivos sectoriais com incidência territorial e definem normas de execução, integrando as peças gráficas necessárias à representação da respectiva expressão territorial.
- O plano sectorial referido no número anterior é acompanhado por um relatório que procede ao diagnóstico da situação territorial sobre a qual o instrumento de política sectorial intervém e à fundamentação técnica das opções e objectivos estabelecidos”.

3 - BASES PARA UMA GESTÃO TERRITORIAL DOS PORTOS

3.1 - A Política Marítima e Portuária

A actual política Marítimo-Portuária, tem como ponto de partida, o reconhecimento do papel estratégico do transporte marítimo e dos portos portugueses, como factor decisivo na melhoria da competitividade e internacionalização da nossa economia.

Por forma a elevar o desempenho do sector marítimo e portuário, é referida como “prioridade, ao nível do investimento portuário, a racionalização, modernização e transformação das infraestruturas e equipamentos e o reforço da segurança.”.

Para que os portos possam vir a assegurar o melhor desempenho das competências que lhes são atribuídas é fundamental que disponham de instrumentos integradores das diversas funções e usos portuários, numa óptica de compatibilização das actividades correntes com os objectivos de médio e longo prazo estabelecidos para o porto.

Surgem assim, os Planos de Ordenamento e Expansão portuários com o objectivo de dotar cada porto de um instrumento orientador dos usos dos diversos espaços localizados na sua área de jurisdição, que salvaguarde as suas potencialidades de desenvolvimento, incluindo a reserva de espaços para futuras áreas de expansão, sem no entanto deixar de acautelar a preservação e o equilíbrio ecológico das áreas onde se insere, com especial destaque para o meio flúvio-marítimo.

3.2 - Os Portos como Interface da Cadeia de Transportes

O grau de competitividade do sistema de transportes depende do desempenho de toda a “cadeia logística”. Os portos deixaram de ser considerados como importantes vias de acesso ao comércio internacional para passarem a ser um dos muitos elos de ligação num sistema logístico relativamente complexo.

Melhores acessos, uma maior frequência de serviços portuários e o aumento da dimensão dos navios, mas também instalações de armazenagem de contentores e terminais intermodais, são exigências das principais linhas de navegação.

Ao estender o transporte integrado a um sistema porta-a-porta consegue-se a redução dos tempos de expedição das mercadorias, melhorando os serviços de entrega. Ou seja, quanto mais rápido e eficiente for o processo de integração dos portos na cadeia intermodal, melhor será a qualidade dos serviços oferecidos.

3.3 - As Tendências no Movimento e Exploração Portuária

O aumento dos níveis de produtividade, associados à unitização das mercadorias (contentorização e *neo-bulk*) tem vindo a evidenciar a escassez de áreas e instalações portuárias para a armazenagem de mercadorias: nos terminais portuários mais antigos, as áreas de terrapleno de apoio aos cais estão ocupadas por um número excessivo de armazéns e outros edifícios, ocupando o espaço necessário para a criação de terraplenos e áreas destinadas à movimentação e armazenagem de contentores e grandes unidades de carga.

Ou seja, presentemente, a capacidade de um porto se encontra mais directamente relacionada com o grau de eficiência de gestão portuária e disponibilidade de áreas do que propriamente com a extensão das frentes de cais.

3.4 - As Áreas de Jurisdição e de “Interesse” Portuário

As áreas de jurisdição dos portos incluem, para além das infraestruturas portuárias e dos espaços necessários ao funcionamento do porto - vias de acesso, terraplenos de apoio, áreas de armazenagem - e à sua expansão (a acima denominada “zona do porto”), uma vasta área de domínio público hídrico.

Assim, a jurisdição das autoridades portuárias estende-se sobre uma vasta área de litoral ou estuário, envolvente à zona que interessa directamente ao funcionamento actual e futuro do porto e que inclui, na maior parte dos casos, zonas urbanas, praias, dunas e sapais e outras zonas húmidas, com maior ou menor interesse ecológico.

Cabe assim às entidades responsáveis pela gestão dos portos (Administrações e Institutos Portuários) zelar sobre o ordenamento e manutenção de espaços naturais e urbanos, substituindo-se às autarquias e outras entidades com responsabilidade e mais vocacionadas para a gestão do litoral.

4 - PLANOS DE ORDENAMENTO E EXPANSÃO: INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

4.1 - Objectivos e Funções

São objectivos dos POEs identificar e estudar as linhas orientadoras do ordenamento e expansão de cada porto e propor um programa de medidas a executar no curto, médio e longo prazos, que contribua para o desenvolvimento das várias funções portuárias e, na vertente de interface na circulação de mercadorias, permita dotá-lo das condições indispensáveis à sua inserção na cadeia de transportes.

Nesse sentido, os estudos a desenvolver deverão incluir a caracterização do porto, quer na perspectiva do seu enquadramento económico, social e legal como elo de uma cadeia de transportes e da avaliação do seu potencial de mercado, quer na procura de otimizar as instalações existentes e racionalizar e melhorar a eficiência das condições de operação.

Como tal, será dada especial atenção às acessibilidades e aos projectos de terminais intermodais que permitam uma adequada integração do porto nas cadeias logísticas.

Será ainda avaliado, quando seja o caso, o futuro de actividades como a pesca, a construção naval, a náutica de recreio e o turismo.

Ou seja, caberá a um POE avaliar a procura actual dos serviços do porto e suas perspectivas de desenvolvimento, numa óptica de otimizar as áreas afectas ou a afectar à exploração portuária, permitindo libertar as áreas remanescentes para outras actividades, nomeadamente urbanas, de lazer, turísticas, de comércio e industriais.

4.2 - Aspectos-chave

Como aspectos-chave para o ordenamento e expansão de um porto deverão incluir-se:

- os Terminais Portuários - avaliação de potencialidades e propostas de desenvolvimento, quer para expansão dos terminais existentes e criação de novos terminais, quer para melhoria da produtividade do porto e da organização portuária;
- os Agentes - relações actuais, reais ou potenciais, directas ou indirectas entre o porto e os agentes que o utilizam ou que da sua actividade retiram elementos importantes para a formação das suas decisões e o modo como agem ou reagem no desempenho do porto e dos portos concorrentes;
- os Terminais Intermodais - o porto como elo da cadeia de transportes, implica a criação de terminais intermodais onde convergem os meios de transporte marítimos com os rodoviários, ferroviários e mesmo aéreos;
- as Plataformas Logísticas - todo um conjunto de actividades de manipulação, movimentação e, em muitos casos, de reacondicionamento de mercadorias justificam a criação de plataformas logísticas associadas à actividade portuária;
- as Acessibilidades - sendo o porto um *interface* entre o transporte marítimo e o transporte terrestre, os aspectos de acessibilidade e inserção do porto no sistema de transportes terrestres e nas rede de plataformas logísticas são fundamentais;
- o Ambiente - considerando que todas as acções no território devem ser enquadradas por uma leitura das suas incidências no ambiente, serão equacionadas estratégias de valorização e preservação ambiental das zonas portuárias;
- a Segurança - a identificação de impactes, as propostas de minimização dos seus efeitos e a monitorização ambiental serão acompanhadas por medidas de segurança que evitem problemas e por outras que lhes dêem a mais rápida e eficaz resolução;
- os Financiamentos - racionalização da gestão e investimentos, considerando a operação portuária como uma actividade de interesse público passível de exploração por privados (concessões de terminais existentes ou instalação de novos terminais por iniciativa privada).

5 - ILUSTRAÇÕES

5.1 - O POE do Porto de Setúbal

Na elaboração dos elementos finais do Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Setúbal procurou-se ir já de encontro ao previsto na Lei de Bases para os planos sectoriais, tendo a Proposta de Plano sido elaborada seguindo as orientações do DL 380/99, que estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial.

Assim, por forma a “estabelecer e justificar as opções e os objectivos sectoriais com incidência territorial e definir normas de execução, integrando as peças gráficas necessárias à representação da respectiva expressão territorial”, o POE do Porto de Setúbal incluiu como Elementos Fundamentais:

- um Regulamento;
- uma Planta de Ordenamento, complementada pela Planta de Síntese do Ordenamento da Zona Portuária, delimitando as classes, as categorias e subcategorias de espaços, em função do uso dominante;
- uma Planta de Condicionantes, assinalando as Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública.

Para além disso, e atendendo a que os planos sectoriais deverão ser acompanhados “por um relatório que procede ao diagnóstico da situação territorial sobre a qual o instrumento de política sectorial intervém e à fundamentação técnica das opções e objectivos estabelecidos”, os Elementos Complementares do POE incluíram:

- um Relatório fundamentando as principais medidas, indicações e disposições adoptadas;
- uma Planta de Enquadramento e uma Planta da Situação Existente;
- um Programa de Execução, contendo disposições indicativas sobre o escalonamento temporal das principais intervenções, a estimativa do custo das realizações previstas e a análise de possíveis formas para o seu financiamento;
- a Análise do Impacte Ambiental das intervenções de desenvolvimento propostas;
- os Estudos de Diagnóstico e Cenários Prospectivos que fundamentam a solução proposta.

O POE do Porto de Setúbal abrange a Área de Jurisdição da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA (APSS, SA), localizada no estuário do Rio Sado, nos concelhos de Setúbal, Alcácer do Sal e Grândola. Essa área de jurisdição estende-se, a jusante, para fora da barra do rio Sado, abrangendo, para montante, o canal da Carrasqueira, um troço dos canais de Alcácer do Sal e de Águas de Moura e o canal do Carvão que limita por norte a península da Mitrena.

No entanto, a “Zona Portuária” delimitada no POE apenas inclui um troço da margem norte do rio Sado, com cerca de 11 km, entre a Eurominas e o terminal das Fontainhas, a nascente da cidade de Setúbal, o Terminal da Secil que se localiza junto à barra, os canais de acesso e os fundeadouros.

Os Usos do Solo identificados no âmbito do POE do Porto de Setúbal incluem como Classes e Categorias de Espaços:

- Espaços Urbanos: Áreas Urbanas de Terciário, Áreas de Equipamentos Turístico-Recreativos, Áreas de Estacionamento e de Remate, Espaços Verdes Urbanos, Parque Urbano;
- Espaços Urbano-Portuários: Apoio à Náutica de Recreio, Terminais *Ferry*, Marítimo/Turísticas, Apoio à Pesca;
- Espaços de Uso Portuário; Terminais de uso público, Terminais de uso privativo, Instalações de apoio ao trem naval, Áreas de estaleiros, Áreas de indústria e armazenagem, Áreas de expansão (a curto prazo), Áreas de expansão (a médio prazo), Áreas de reserva, Canais navegáveis, Fundeadouros;
- Espaços Naturais: Áreas de Conservação, Zonas Húmidas, Praias de Uso Urbano, Praias de Uso Restrito;
- Espaços Canais: Rede Viária Estruturante Existente, Rede Viária de Distribuição Existente, Rede Viária Estruturante Proposta, Rede Viária de Distribuição Proposta, Nó Viário Proposto, Rede Ferroviária Existente, Ramais Ferroviários Propostos.

Destes espaços, apenas os referidos como Espaços de Uso Portuário têm directamente a ver com o funcionamento actual e futuro do porto de Setúbal.

Refira-se ainda que, no Decreto-Lei n.º 338/98 de 3 de Novembro, que determina a passagem da APSS para Sociedade Anónima de capitais públicos, se prevê já a redefinição da sua área de jurisdição, a efectuar “em articulação entre os Ministérios do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e do Ambiente”.

5.2 - O POE do Porto de Viana do Castelo

Situação idêntica à do Porto de Setúbal é a do Porto de Viana do Castelo. Também neste caso se procurou adaptar os elementos da Proposta de Plano ao definido na Lei de Bases e Decreto-Lei subsequente referente ao regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial.

Neste POE, os Usos do Solo identificados incluem como Classes e Categorias de Espaços:

- Espaços Urbanos: Área Urbana Consolidada, Área de Equipamentos Turístico-Recreativos, Equipamentos Turístico-Culturais, Áreas de Estacionamento e de Remate, Espaços Verdes Urbanos;
- Espaços Urbano-Portuários: Apoio à Náutica de Recreio, Marítimo-Turísticas, Sector de Pesca;
- Espaços de Uso Portuário: Sector de Comércio, Áreas de Expansão (a curto prazo), Áreas de Expansão (a médio prazo), Áreas de Expansão (a longo prazo), Áreas de Reserva, Canais e Bacias Navegáveis;
- Espaços Industriais: Sector de Estaleiros, Área de Indústria e Armazenagem;
- Espaços Naturais: Praia, Área Verde de Protecção, Zonas Húmidas
- Espaços Canais: Rede Viária Estruturante Existente, Rede Viária de Distribuição Existente, Rede Viária Estruturante Proposta, Rede Viária de Distribuição proposta, Nó Viário Proposto, Rede Ferroviária Existente, Rede Ferroviária Proposta

Tal como no caso do porto de Setúbal, apenas os espaços referidos como Espaços de Uso Portuário têm directamente a ver com o funcionamento actual e futuro do porto de Viana do Castelo. Ou seja, a “zona de interesse portuário” inclui apenas o actual Sector de Comércio e as áreas previstas para a sua expansão, bem como os canais de acesso e bacias navegáveis.

É interessante referir, relativamente ao porto de Viana do Castelo, que a área de jurisdição do Instituto Portuário do Norte (IPN), na margem Norte do rio Lima está a ser objecto de profundas remodelações, promovidas pela Câmara Municipal de Viana do Castelo, incluídas nos Planos de Pormenor do Centro Histórico, do Campo da Agonia e Frente Ribeirinha e do Parque da Cidade.

É também de referir que os terraplenos adjacentes ao molhe exterior de abrigo foram desafectados da jurisdição do IPN, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 113/99, de 4 de Outubro, para execução do Plano de Pormenor para a área de Parque de Concessões do IPN, promovido pela Câmara Municipal de Viana do Castelo.

6 - CONCLUSÕES

Os Portos ao assumir-se como interfaces de transportes deverão ter afectos à exploração portuária apenas os elementos de receita e custo da mesma, ou seja os relacionados com o manuseamento, armazenagem e logística de mercadorias.

Esta política, se posta em prática, permitirá uma melhor definição das responsabilidades de gestão e dos meios financeiros de que as administrações portuárias podem dispor para a execução dos seus planos de investimento.

Nesse sentido, afigura-se fundamental que os responsáveis pela gestão das Áreas de Jurisdição Portuária possam dispor de um instrumento que permita

- com base num Estudo Económico e do Mercado do porto, detectar a evolução prevista para a procura de serviços portuários e, em função dessa procura
- delimitar, ordenar e definir princípios e regras de ocupação, uso e transformação do solo e de utilização das “áreas de interesse portuário”, ou seja das áreas vocacionadas para funções de carácter portuário e industrial directamente relacionados com a actividade portuária.

Esta delimitação clara das referidas “áreas de interesse portuário”, tornaria possível libertar as áreas restantes para funções urbanas, recreativas e de protecção ambiental, transferindo para outras entidades a responsabilidade pelo seu ordenamento e manutenção.

Poderiam assim, os Planos de Ordenamento e Expansão Portuários (POEs) constituir-se como instrumentos de gestão territorial das áreas de interesse portuário, contribuindo para uma melhor definição das responsabilidades de gestão e dos meios financeiros das administrações e institutos portuários.

Os POEs integram-se na política de ordenamento do território e urbanismo como “instrumentos de política sectorial, que programam ou concretizam as políticas de desenvolvimento económico e social com incidência espacial, determinando o respectivo impacte territorial.”

Ou seja, os POEs poderão assumir-se como planos com incidência territorial da responsabilidade de diversos sectores da administração central, nomeadamente nos domínios dos transportes, das comunicações, do comércio, da indústria, respeitantes à localização e realização dos portos, considerados como grandes empreendimentos públicos com incidência territorial.

BIBLIOGRAFIA

“Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Viana do Castelo”; FBO Consultores, SA, 2001

“Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Setúbal”; FBO Consultores, SA, 2000

“Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI - Livro Branco”; MEPAT, 1998

“La politique maritime et littorale de la France: les ports”; Sénateur Philippe Marini, 1998

“Droits Maritimes: Droit du Littoral, Droit Portuaire”, A.-H. Mesnard, R. Rezenthel, 1995

La France et son Littoral; Revue Administration n.º 162, 1994

“Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Setúbal: da Análise de Mercado às Propostas de Desenvolvimento”, T.M. Gamito, AIPCN, 1999

“La Réhabilitation des Ports au Portugal, De Nouvelles Portes Vers la Mer”, T.M. Gamito, AIPCN, 1998

Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, “regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial”

Decreto-Lei n.º 338/98 de 3 de Novembro, “altera os Estatutos orgânicos da APSS para sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, passando a denominar-se APSS, SA”

Lei n.º 48/98, de 11 de Agosto, “Estabelece as bases da política de ordenamento do território e de urbanismo”

Lei n.º 5/96, de 29 de Fevereiro, “Alteração por ratificação do Decreto-Lei n.º 151/95”

Decreto-Lei n.º 151/95, “Harmoniza o regime jurídico dos planos especiais de ordenamento do território”

Decreto-Lei n.º 302/90, de 26 de Setembro, “Regime de Gestão Urbanístico do Litoral”

Decreto-Lei n.º 348/86, de 16 de Outubro, “Lei Quadro do Sistema Portuário Nacional”

Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro, “Revê, actualiza e unifica o regime jurídico dos terrenos incluídos no que se convencionou chamar o domínio público hídrico”

Decreto-Lei n.º 32 842, de 11 de Junho de 1943, “Planos de Arranjo e Expansão”

Loi 95-115 du 4 février, “Loi d’orientation pour l’aménagement et le développement du territoire”, República Francesa

Décret 86-1252, du 5 décembre, “Décret relatif au contenu et élaboration des schémas de mise en valeur de la mer”, República Francesa

Loi n.º 86-2 du 3 janvier, “relative à l’aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral”, República Francesa