

2 — Os membros e apoiantes que residam fora do território nacional podem, desde que inscritos no partido, constituir um núcleo territorial no seu local de residência.

3 — O pedido de criação de um núcleo territorial deve ser apresentado à Assembleia, para aprovação.

Artigo 16.º

Assembleias Regionais

1 — São compostas pelos membros dos núcleos territoriais e competentes definir as estratégias políticas de acordo com as necessidades e características regionais, em linha com as estratégias nacionais.

2 — Têm competência para dar parecer na elaboração das listas às eleições autárquicas.

3 — Reúnem-se, pelo menos, uma vez por ano.

Artigo 17.º

Círculos temáticos

1 — Os círculos temáticos, ou simplesmente “círculos”, promovem o debate de ideias entre os membros e apoiantes do LIVRE e os cidadãos em geral, com vista ao encontro e formação de propostas e programas políticos e o desempenho de ações específicas.

2 — Os círculos temáticos podem realizar fóruns de debate nacionais ou internacionais, locais e em rede, como forma de alcançar este objetivo.

3 — A criação e duração destes círculos temáticos pode ser deliberada pelos órgãos do partido ou feita a pedido de um número mínimo de membros e apoiantes, a definir em regulamento próprio. Os membros e apoiantes podem fazer parte do número de círculos temáticos que desejarem.

4 — No âmbito dos círculos temáticos e, em particular, da redação de documentos temáticos ou de reflexão, poderá ser eleito um relator e ou um redator responsáveis, designados pelos membros do círculo, e que serão responsáveis por coadjuvarem à reflexão e ao processo de democracia deliberativa numa área específica.

Artigo 18.º

Secretário-Adjunto, Administradores e Peritos

1 — Na condução dos trabalhos administrativos, o LIVRE é assistido por um Secretário-Adjunto, escolhido pela Assembleia.

2 — O LIVRE pode, por deliberação do Grupo de Contacto, contratar administradores para prestarem auxílio na gestão dos órgãos do partido, bem como pode, no âmbito da gestão do partido, solicitar pareceres a peritos.

3 — A contratação de administradores e peritos é feita através de concurso público, no qual a simples condição de membro não pode constituir razão de preferência.

4 — No caso de um administrador ou perito ser membro ou apoiante do LIVRE, é sua obrigação evitar conflitos de interesse entre essas funções, nomeadamente não fazendo parte dos órgãos para os quais tenha sido contratado para o desempenho de funções ou emissão de parecer. As contratações ficarão sujeitas à aprovação da Assembleia.

Artigo 19.º

Contas

1 — O financiamento do LIVRE é feito através das suas receitas próprias, dos donativos de pessoas singulares, da angariação de fundos e das subvenções públicas nos termos da lei de Financiamento dos Partidos Políticos e das Campanhas Eleitorais.

2 — Anualmente será realizada uma auditoria às contas do partido. O relatório anual de contas é público.

Artigo 20.º

Sanções

1 — A quem violar os presentes Estatutos, podem ser aplicadas as seguintes sanções disciplinares, por ordem de gravidade:

- a) Advertência;
- b) Suspensão de funções, até um máximo de seis meses;
- c) Afastamento.

2 — As regras de aplicação de sanções e o procedimento disciplinar constam de Regulamento de Ética próprio.

3 — A aplicação de uma sanção é sempre precedida por processo disciplinar. O processo disciplinar é instaurado pela Comissão de Ética e Arbitragem, devendo por este órgão ser emitida uma decisão num prazo máximo de noventa dias e garantido o direito de defesa do infrator.

A decisão adotada pela Comissão de Ética e Arbitragem é passível de recurso interno e judicial nos termos do Regulamento de Ética.

Artigo 21.º

Da participação em organizações internacionais

1 — O Livre pode associar-se a partidos europeus, a associações de partidos ou integrar outras organizações internacionais que perfilhem uma ideologia compatível com os presentes Estatutos, sem poderes de interferência na definição da linha política própria de cada partido membro. Essa associação só pode dar-se após um processo deliberativo em Congresso.

Artigo 22.º

Disposições Finais

1 — Os presentes Estatutos podem ser revistos através de uma maioria de dois terços em Congresso convocado com capacidade para tal, e sob processo de propostas e emendas iniciado pelo menos 60 dias antes da realização do Congresso.

2 — Os casos omissos, que não estejam regulados em regulamento próprio, estão sujeitos a pareceres da Comissão de Ética e Arbitragem, que terão de ser ratificados pelo Congresso. Em situações excecionais e urgentes, os pareceres emitidos neste âmbito são temporariamente validados pela Assembleia, devendo ser, logo que possível, ratificados pelo Congresso.

207722065

CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA

Deliberação (extrato) n.º 860/2014

Por deliberação do Plenário do Conselho Superior da Magistratura, de 11 de março de 2014, foi autorizada a nomeação, para o exercício de funções no Supremo Tribunal de Justiça, do Exmo. Juiz Conselheiro Jubilado Dr. Manuel José da Silva Salazar, ao abrigo do artigo 67.º, n.º 3, 4 e 5 da Lei n.º 26/2008, de 27 de junho.

25 de março de 2014. — O Juiz-Secretário, *Joel Timóteo Ramos Pereira*.

207720331

Despacho (extrato) n.º 4750/2014

Por despacho do Exmo. Senhor Juiz Secretário do Conselho Superior da Magistratura, de 24 de março de 2014, foi o Escrivão de Direito, Luís Alberto Lopes do Nascimento, nomeado em comissão de serviço para exercer funções de Secretário de Inspeção Judicial.

25 de março de 2014. — O Juiz-Secretário, *Joel Timóteo Ramos Pereira*.

207719628

MINISTÉRIO PÚBLICO

Procuradoria-Geral da República

Parecer n.º 15/2013

Domínio Público, Domínio Público Rodoviário, Plano Rodoviário Nacional, Estradas de Portugal, Concessão, Metro do Porto, Estrada Municipal, Obras de Conservação, Obras de Manutenção.

Processo n.º 15/2013

1.ª — A Ponte Infante D. Henrique sobre o Rio Douro, embora beneficiando de financiamento comunitário e da Administração Central, foi construída por iniciativa conjunta dos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, que decidiram encarregar a Metro do Porto, S. A., da respetiva construção, tendo esta sociedade lançado o respetivo concurso público internacional e acompanhado a execução da correspondente empreitada;

2.ª — A sua construção decorreu nos anos de 2000 a 2002, tendo tal ponte vindo a estabelecer a ligação entre estradas municipais situadas nas áreas do Município do Porto (Alameda das Fontainhas) e do Município de Vila Nova de Gaia (na Serra do Pilar);

3.ª — A Junta Autónoma de Estradas e o Instituto das Estradas de Portugal que, *ex vi* do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, lhe sucedeu, e que eram as entidades que legalmente dispunham de competência para a construção de novas estradas nacionais (artigo 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, e artigo 3.º, n.ºs 1 a 3, do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho), foram alheios à construção de tal via de comunicação intermunicipal;

4.ª — O troço de rodovia existente nessa ponte, com a respetiva obra de arte, tem natureza de estrada municipal, integrando-se no domínio público de cada um dos municípios acima referidos na parte do traçado situada dentro dos limites de jurisdição territorial correspondentes — artigo 84.º, n.ºs 1, alínea *d*), e 2 da Constituição da República Portuguesa; artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais aprovado pela Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961; artigo 18.º, n.º 1, alínea *a*), da Lei n.º 159/99, de 14 de setembro, e artigo 15.º, n.ºs 1 a 3, da Lei n.º 10/90, de 17 de março;

5.ª — A responsabilidade pela conservação desse troço de rodovia, englobando a obra de arte correspondente (Ponte Infante D. Henrique) recai sobre os Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, dentro dos limites da correspondente jurisdição — artigo 15.º, n.º 2, da Lei n.º 10/90 e artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais;

6.ª — Relativamente às obras de conservação que possam ser levadas a cabo autonomamente por cada um dos municípios dentro da respetiva área de jurisdição, as mesmas serão da responsabilidade exclusiva desse município;

7.ª — Constituindo, todavia, a ponte em causa uma estrutura unitária, poderão revelar-se necessárias intervenções conservatórias que impliquem, sob o ponto de vista técnico, a intervenção concertada de ambos os municípios;

8.ª — Nessa eventualidade, terão os mesmos a responsabilidade conjunta de acordarem e executarem as obras de conservação que se revelarem necessárias;

9.ª — A Ponte Luís I sobre o Rio Douro foi integrada no plano rodoviário nacional, dando continuidade à Estrada Nacional n.º 1 no tabuleiro superior e à Estrada Nacional n.º 12 no tabuleiro inferior;

10.ª — Os troços de rodovia existentes em ambos os tabuleiros, com a correspondente obra de arte (Ponte Luís I) integraram-se consequentemente no domínio público do Estado — artigo 49.º, n.º 6, da Constituição de 1933; artigo 84.º, n.ºs 1, alínea *d*), e 2 da atual Constituição da República Portuguesa; artigo 4.º, alínea *h*), do Decreto-Lei n.º 477/80, de 15 de outubro, e artigo 14.º, n.º 1, da Lei n.º 10/90, de 17 de março;

11.ª — Presentemente, os troços de rodovia adjacentes a tal ponte encontram-se integrados no domínio público dos municípios respetivos;

12.ª — Todavia, os troços das vias correspondentes à própria ponte, em ambos os tabuleiros, não foram até hoje transferidos para o domínio público das autarquias do Porto e de Vila Nova de Gaia, mantendo-se no domínio público do Estado;

13.ª — A responsabilidade pela conservação de tais troços de via e da correspondente obra de arte, enquanto bens integrados no domínio público rodoviário do Estado, tendo sido atribuída à Junta Autónoma de Estradas, recai presentemente sobre a empresa pública Estradas de Portugal, S. A., por força das disposições conjugadas do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, do artigo 13.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, do artigo 2.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, do artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de outubro, dos artigos 2.º, 4.º, 6.º, n.º 1, e 8.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 239/2004, de 21 de dezembro, do artigo 8.º da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, dos artigos 2.º, 4.º, n.º 1, 8.º, n.º 1, e 10.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de novembro, e das Bases 2, 3, 4, 7, n.ºs 3 e 4, e 35.º, n.º 1, constantes do anexo ao Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro;

14.ª — Pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, foi atribuído pelo Estado à Metro do Porto, S. A., em regime de concessão, o serviço público do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, tendo o tabuleiro superior da Ponte Luís I sido inserido em tal sistema em regime de exclusivo e continuando o tabuleiro inferior afeto ao tráfego rodoviário, então integrado na Estrada Nacional n.º 12;

15.ª — Conforme estatuído na Base VII da concessão, constante do anexo ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, consideram-se afetos à concessão todos os bens, móveis ou imóveis, ligados direta ou indiretamente à implantação e exploração de tal sistema de metro, sendo a concessionária obrigada a mantê-los em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas;

16.ª — A afetação do tabuleiro superior ao sistema de metro ligeiro, nos termos referidos, veio instituir um regime legal de concorrência de responsabilidades pela conservação da Ponte Luís I, mantendo a Estradas de Portugal, S. A., a responsabilidade pela sua conservação na medida em que a ponte está afeta ao tráfego rodoviário, e sendo a Metro do Porto, S. A., responsável pela sua conservação na medida em que a mesma foi afeta ao correspondente tráfego ferroviário ligeiro;

17.ª — No que respeita a obras de conservação a efetuar no tabuleiro superior que não interfiram com os elementos estruturais da ponte, sem relação com a estabilidade da obra de arte, as mesmas serão da responsabilidade exclusiva da Metro do Porto, S. A., por força do disposto na Base VII, n.ºs 1 e 2, anexa ao Decreto-Lei n.º 394-A/98;

18.ª — Relativamente a obras da mesma natureza a efetuar no tabuleiro inferior, serão as mesmas da responsabilidade da Estradas de Portugal, S. A., por força das disposições legais referidas na conclusão 13.ª;

19.ª — No que concerne a obras de conservação dos elementos estruturais da ponte, existirá responsabilidade conjunta de ambas as empresas, recaindo sobre cada uma os encargos financeiros proporcionais ao desgaste provocado na estrutura da ponte pelo tráfego sob a sua jurisdição;

20.ª — Caso tal desgaste seja igual, ou em caso de dúvida, a responsabilidade financeira deverá ser partilhada igualmente por ambas as empresas.

Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Excelência:

Solicitou Vossa Excelência que o Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República emitisse parecer no que concerne à questão de saber quem, no atual contexto legal e contratual aplicável, deverá ser a entidade responsável pela gestão da conservação da ponte D. Luís I e da Ponte Infante D. Henrique, sobre o rio Douro (!).

Cumpra, pois, emitir tal parecer ao abrigo do disposto no artigo 37.º, alínea *a*), do Estatuto do Ministério Público.

I

1 — O pedido de parecer vem formulado nos termos seguintes:

«Encarrega-me o Senhor Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de, ao abrigo do artigo 37.º do Estatuto do Ministério Público, solicitar a emissão de parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República no que concerne à questão de saber quem, no atual contexto legal e contratual aplicável, deverá ser a entidade responsável pela gestão da conservação da Ponte D. Luís I e da Ponte Infante D. Henrique, sobre o Rio Douro.

Com efeito, defende a Metro do Porto, S. A. (adiante “MP”) que não pode ser responsável pela manutenção do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís I por “*esses trabalhos extravasarem completamente o objeto desta sociedade*”, devendo a mesma, no entender da administração desta empresa, ser assegurada pela EP — Estradas de Portugal, S. A. (adiante “EP”). No caso da Ponte Infante D. Henrique, alega a MP que, perante a desarticulação dos protocolos celebrados entre a MP e os Municípios de Porto e Gaia, em 1999 e 2000, deverá ser a EP a assumir essas obrigações relativas à gestão da conservação desta ponte.

Ora, a EP declina qualquer responsabilidade relativamente à gestão da conservação da Ponte D. Luís I sobre o Rio Douro e afirma que não está obrigada, nem deve fazê-lo, a assumir quaisquer novas responsabilidades relativamente à Ponte Infante D. Henrique.

Por seu turno, os Municípios do Porto e de Gaia assumiram, através dos protocolos supra referidos, responsabilidades relativas à Ponte D. Luís I e à Ponte Infante D. Henrique, tendo, contudo, progressivamente e de forma unilateral, vindo também a repudiá-las.

Neste contexto, a questão de saber a quem incumbe a gestão destas duas Pontes, atualmente perante uma situação delicada de ausência de responsabilidade, assume relevância premente, importando resolvê-la com a maior urgência. Considera-se que o parecer que o Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República venha a emitir sobre este assunto poderá contribuir, de forma decisiva, para alcançar esse desiderato.»

Em anexo ao pedido de parecer foi remetida a documentação seguinte: cópia dos protocolos celebrados entre a Metro Porto, S. A. (MP) e os Municípios de Porto e de Vila Nova de Gaia, em 1999 e 2000; cópia de um memorando elaborado pela EP — Estradas de Portugal, S. A. (EP), em 15 de maio de 2013, sobre a questão; cópia do relatório de auditoria do Tribunal de Contas n.º 12/10-2S, de abril de 2010, e cópia de correspondência vária trocada sobre o assunto entre diversas entidades (MP, EP, Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, Tribunal de Contas, Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e Instituto das Infraestruturas Rodoviárias).

2 — Dos elementos remetidos com o pedido de parecer resulta a factualidade seguinte:

Em 15 de dezembro de 1998, foi publicado o Decreto-Lei n.º 394-A/98, que atribuiu à sociedade Metro do Porto, S. A., o serviço público do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, em regime de concessão, aprovando as bases que a regulam, conferindo à mesma empresa

a responsabilidade pelas operações de construção da sua infraestrutura e permitindo a aprovação do respetivo contrato de adjudicação.

O tabuleiro superior da Ponte Luís I foi inserido, em regime de exclusividade, em tal sistema de metro ligeiro, continuando o tabuleiro inferior afeto ao tráfego rodoviário, integrado na Estrada Nacional n.º 12.

A afetação do tabuleiro superior dessa ponte ao sistema de metro ligeiro tornou necessária a construção de uma nova ponte rodoviária para assegurar o escoamento do tráfego que deixou de ali poder circular.

A sociedade Metro do Porto, S. A., foi encarregada da construção de tal ponte, no âmbito de protocolos que celebrou com as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, passando o PIDDAC — Programa de Investimentos da Administração Central a atribuir à mesma, desde 1996, dotações específicas para o desenvolvimento do projeto (2).

Em 29 de janeiro de 1999 foi celebrado entre o Município do Porto e a MP o protocolo seguinte:

«Protocolo entre a Câmara Municipal do Porto e o Metro do Porto, S. A., sobre a construção da Ponte Infante Dom Henrique

Considerando que:

As Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia tinham a intenção, já há alguns anos, de construir entre as duas cidades uma nova ponte a cota alta, entre a Alameda das Fontainhas, no Porto, e a Serra do Pilar, em Vila Nova de Gaia, a que decidiram chamar Ponte Infante Dom Henrique;

Os estudos relativos ao novo Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto apontavam como local mais conveniente para a travessia do rio Douro o corredor da Ponte Luís I, materializado pelo seu tabuleiro superior;

A afetação desse tabuleiro ao Sistema de Metro Ligeiro revelava-se incompatível com a continuação da sua utilização pelo tráfego rodoviário;

Essa mesma afetação só seria possível com a construção de uma alternativa de atravessamento para o aludido tráfego rodoviário, que a Ponte Infante Dom Henrique poderia proporcionar;

Era problemática a possibilidade das Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia reunirem os meios necessários para construírem a nova ponte a tempo de não atrasar a passagem do Metro Ligeiro pela Ponte Luís I, razão pela qual foi decidido encarregar a Sociedade Metro do Porto, S. A., de construir a Ponte Infante Dom Henrique;

Para o efeito, o PIDDAC — Programa de Investimentos da Administração Central, passou a atribuir à referida Sociedade, desde 1996, dotações específicas para o desenvolvimento do projeto;

O Concurso Público Internacional para o Projeto e Construção da Ponte Infante Dom Henrique já se realizou, a obra foi adjudicada e o respetivo contrato assinado;

Não obstante o acompanhamento de todo o processo pelas Câmaras Municipais envolvidas, importa agora formalizar as condições em que a obra decorrerá na parte situada no Município do Porto,

é celebrado entre a Câmara Municipal do Porto, adiante designada por Câmara, e o Metro do Porto, S. A., adiante designado por MP, o presente Protocolo, que se regerá pelos seguintes artigos:

1.º Para o cabal exercício das suas funções como Dono da Obra, o MP disporá e poderá consignar os terrenos do domínio municipal, público e privado, assinalados na planta anexa, sem prejuízo de que a posterior intervenção na via pública seja sempre acordada previamente com os respetivos serviços camarários;

2.º A expropriação dos terrenos privados igualmente necessários à obra e seus acessos será realizada pela Câmara, mediante projeto que lhe será fornecido pelo MP;

3.º De igual modo, os realojamentos eventualmente necessários serão promovidos pela Câmara;

4.º Os custos das expropriações e dos realojamentos referidos nos pontos anteriores, bem como os de transferência de infraestruturas públicas e arranjos urbanísticos, serão suportados pelo MP;

5.º Após a sua conclusão, as obras situadas no município serão recebidas pela Câmara, passando o respetivo domínio e manutenção a ser da sua exclusiva responsabilidade em partes iguais (a negociar entre as Câmaras).

Porto, 29 de janeiro de 1999.

Pela Câmara Municipal do Porto, (assinatura ilegível)
Pelo Metro do Porto, S. A., (assinaturas ilegíveis)

Em 2 de maio de 2000 foi celebrado o seguinte protocolo entre o Município de Vila Nova de Gaia e o MP:

«Protocolo entre a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia e o Metro do Porto, S. A., sobre a construção da Ponte Infante Dom Henrique

Considerando que:

As Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia tinham a intenção, já há alguns anos, de construir entre as duas cidades uma nova ponte à cota alta, entre a Alameda das Fontainhas, no Porto, e a Serra do Pilar, em Vila Nova de Gaia, a que decidiram chamar Ponte Infante Dom Henrique;

Os estudos relativos ao novo Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto apontavam como local mais conveniente para a travessia do rio Douro o corredor da Ponte Luís I, materializado pelo seu tabuleiro superior;

A afetação desse tabuleiro ao Sistema de Metro Ligeiro revelava-se incompatível com a continuação da sua utilização pelo tráfego rodoviário;

Essa mesma afetação só seria possível com a construção de uma alternativa de atravessamento para o aludido tráfego rodoviário, que a Ponte Infante Dom Henrique poderia proporcionar;

Era problemática a possibilidade das Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia reunirem os meios necessários para construírem a nova ponte a tempo de não atrasar a passagem do Metro Ligeiro pela ponte Luís I, razão pela qual foi decidido encarregar a Sociedade Metro do Porto, S. A., de construir a Ponte Infante Dom Henrique;

Para o efeito, o PIDDAC — Programa de Investimentos da Administração Central, passou a atribuir à referida Sociedade, desde 1996, dotações específicas para o desenvolvimento do projeto;

O Concurso Público Internacional para o Projeto e Construção da Ponte Infante Dom Henrique já se realizou, a obra foi adjudicada e o respetivo contrato assinado;

Não obstante o acompanhamento de todo o processo pelas Câmaras Municipais envolvidas, importa agora formalizar as condições em que a obra decorrerá na parte situada no Município de Vila Nova de Gaia,

é celebrado entre a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, adiante designada por Câmara, e o Metro do Porto, S. A., adiante designado por MP, o presente Protocolo, que se regerá pelos seguintes artigos:

1.º Para o cabal exercício das suas funções como Dono da Obra, o MP disporá e poderá consignar, mediante acordo específico, terrenos de domínio municipal, público e privado, sendo que qualquer intervenção na via pública será sempre acordada previamente com os competentes serviços camarários;

2.º Os realojamentos que se revelem necessários decorrentes da afetação de terrenos privados serão promovidos pela Câmara, sendo suportados pelo MP a totalidade dos custos de eventuais expropriações e dos referidos realojamentos, bem como dos inerentes à transferência de infraestruturas públicas e arranjos urbanísticos;

3.º Após a sua conclusão, as obras situadas no Município serão recebidas pela Câmara, passando o respetivo domínio e manutenção a ser da sua exclusiva responsabilidade em partes iguais (a negociar entre as Câmaras).

Porto, 2 de maio de 2000.

Pela Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, (assinatura ilegível)
Pelo Metro do Porto, S. A., (assinaturas ilegíveis)

Em outubro de 2002, teve lugar a receção provisória da obra da Ponte Infante D. Henrique (3).

Tal ponte foi inaugurada e aberta ao trânsito em 30 de março de 2003.

A MP, através de fax de 23 de junho de 2003, informou o Instituto das Estradas de Portugal, I. P. (IEP), de que iria proceder ao encerramento do tráfego rodoviário no tabuleiro superior da Ponte Luís I às 24 horas do dia 27 desse mês, tendo, para o efeito, obtido o acordo das Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, e sem que ao IEP tenha sido solicitada qualquer autorização para tal efeito.

Em 27 de junho de 2003, foi o tabuleiro superior da Ponte Luís I encerrada ao tráfego rodoviário pela MP, tendo em vista a prossecução de importantes obras de reforço e reabilitação que se estenderam ao tabuleiro superior e ao arco, incluindo os respetivos apoios, tendo no tabuleiro inferior sido apenas executadas obras de manutenção.

Em 27 de julho de 2003, com as obras concluídas, foi o tabuleiro superior aberto à nova exploração, integrado na linha de metro.

Tendo a MP consultado o IEP sobre a questão da responsabilidade pela manutenção da Ponte do Infante, tal instituto, por ofício de 1 de setembro de 2003 (4), respondeu nos termos seguintes:

«Em resposta ao solicitado através do v/ ofício MP-373835/03 de 08 de julho de 2003, comunica-se o seguinte:

1 — Ponte do Infante D. Henrique

Esta ponte está inserida em vias municipais não classificadas no PRN (5) (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho e Lei n.º 98/99, de

26 de julho) pelo que o IEP não dispõe de nenhum mecanismo legal que lhe permita assumir qualquer compromisso que envolva encargos financeiros a serem por ele suportados.

2 — Ponte D. Luís I

O tabuleiro desta ponte está integrado na antiga EN12, entretanto desclassificada, mantendo-se sob jurisdição do IEP, uma vez que ainda não foi entregue às autarquias.

O Metro do Porto, S. A., através do fax datado de 2003.06.23, informou o IEP de que iria proceder ao encerramento ao tráfego rodoviário do tabuleiro superior da Ponte D. Luís I às 24H do dia 27 de junho, tendo, para o efeito, obtido o acordo das Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia. Ao IEP não foi solicitada autorização para aquele encerramento, apesar da Ponte D. Luís I estar sob a sua jurisdição.

Neste contexto, considera-se que o Metro do Porto passou a assumir, a partir daquela data, todas as responsabilidades e consequências inerentes à tomada de posse, de facto, daquela infraestrutura rodoviária.

Atendendo à necessidade de formalizar a transferência da Ponte Luís I do IEP para o Metro do Porto, S. A., a qual terá efeitos retroativos, face às novas funções que esta obra de arte irá assegurar, comunica-se que está em preparação neste instituto uma minuta de contrato-programa que, brevemente, será enviada a V. Exas.»

A MP oficiou em 13 de outubro de 2004 às Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, informando que «[...] de harmonia com os termos [...] do mencionado protocolo, serve a presente para [...] proceder à receção da Ponte Infante D. Henrique, em nome e representação dessa Câmara, passando o domínio, a gestão e a manutenção, a contar desta data, a ser da inteira responsabilidade dos serviços da Câmara Municipal [do Porto e de Vila Nova de Gaia], conjuntamente e em partes iguais [...]» (6).

O Diretor do Departamento Municipal de Património do Município de Vila Nova de Gaia remeteu à MP, em 9 de março de 2005, ofício (7) com o seguinte teor:

«Assunto: Ponte do Infante D. Henrique

Encarrega-me o Exm.º Senhor Presidente de comunicar a V. Ex.ª que esta Câmara Municipal na sua reunião de 7 de março de 2005, deliberou, “por unanimidade, revogar o ponto 3 do protocolo assinado entre a Câmara e o Metro do Porto, ratificado na reunião extraordinária de Câmara de 17 de maio de 2000, não assumindo esta Câmara Municipal qualquer domínio e manutenção da Ponte do Infante D. Henrique”.»

Em 6 de dezembro de 2007 teve lugar a receção definitiva, pela MP, da obra da Ponte Infante D. Henrique.

Em 14 de fevereiro de 2008 a MP remeteu ao Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia ofício (8) com o seguinte teor:

«Assunto: Ponte Infante D. Henrique

Senhor Presidente,

Serve a presente para remeter a V. Exas. cópia do Auto de Receção Definitiva da Ponte Infante D. Henrique que foi outorgado no dia 06 de dezembro de 2007.

Nos termos do artigo 3.º do Protocolo celebrado com essa Câmara em 02 de maio de 2000, de que me permito anexar cópia, passa a referida infraestrutura para o domínio da Edilidade, na parte correspondente, em conjunto com a Câmara Municipal do Porto.

Relativamente às despesas de manutenção, passará a Metro do Porto, S. A., a proceder ao débito de metade do respetivo valor, de acordo com o mesmo artigo do referido Protocolo, salvo se entre-tanto V. Exas. declararem que assegurarão a manutenção através dos serviços dessa Câmara.»

Na mesma data, a MP remeteu ao Presidente da Câmara Municipal do Porto ofício (9) com o seguinte teor:

«Assunto: Ponte Infante D. Henrique

Senhor Presidente,

Serve a presente para remeter a V. Exas. cópia do Auto de Receção Definitiva da Ponte Infante D. Henrique que foi outorgado no dia 06 de dezembro de 2007.

Nos termos do artigo 5.º do Protocolo celebrado com essa Câmara em 29 de janeiro de 1999, de que me permito anexar cópia, passa a referida infraestrutura para o domínio da Edilidade, na parte correspondente, em conjunto com a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Relativamente às despesas de manutenção, passará a Metro do Porto, S. A., a proceder ao débito de metade do respetivo valor, de acordo com o mesmo artigo do referido Protocolo, salvo se entre-

tanto V. Exas. declararem que assegurarão a manutenção através dos serviços dessa Câmara.»

Em 2 de maio de 2011, a EP remeteu à MP uma proposta de protocolo a celebrar por ambas as empresas e pelos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia relativamente à gestão da conservação da Ponte Luís I, com a seguinte redação:

«Protocolo
Gestão da conservação da Ponte Luís I sobre o rio Douro
Competências e obrigações
Entre:

EP — Estradas de Portugal, S. A., com sede na Praça da Portagem, 2809-013 Almada, representada neste ato pelo Presidente do Conselho de Administração, doravante designada abreviadamente por EP

Metro do Porto, S. A., com sede na Avenida Fernão de Magalhães, 1862, 7.º, 4350-155 Porto, representada neste ato pelo Presidente do Conselho de Administração, adiante designada por MetroP

Município do Porto, com sede na..., representada neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, Rui Rio, designado, em diante, por MP

Município de Vila Nova de Gaia, com sede na..., representada neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, Luís Filipe Menezes, doravante designado por MVNG.

Considerando que:

1 — A Ponte Luís I, inaugurada em 1886, integra o património da EP, tendo dado continuidade à EN1, no tabuleiro superior, e à EN12, no tabuleiro inferior;

2 — Em 1972 e 2005, foram integradas no Património Municipal do Porto e de Vila Nova de Gaia, os lanços adjacentes à Ponte Luís I, respetivamente as EN1 e EN12, nas margens adstritas a cada um dos Municípios,

3 — Através do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, são “aprovadas as bases da concessão da exploração, em regime de serviço público e de exclusivo, de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto [...]” que prevê a utilização, por este modo de transporte, do tabuleiro superior da Ponte Luís I. Na sequência dessa alocação, em exclusivo, do tabuleiro superior da Ponte Luís I à circulação do Metro Ligeiro de Superfície, a MetroP procedeu, em 27 de junho de 2003, ao seu encerramento definitivo, tendo em vista a prossecução de importantes obras de reforço e reabilitação que se entenderam ao tabuleiro superior e arco, incluindo os respetivos apoios, tendo excluído o tabuleiro inferior, no qual foram apenas executadas obras de manutenção. Em 27 de julho de 2003, com a obra concluída, foi o tabuleiro superior aberto à nova exploração, integrado na nova linha de Metro. Complementarmente, a MetroP construiu a Ponte do Infante, que assegura a circulação rodoviária que antes utilizava, preferencialmente, o tabuleiro superior da Ponte Luís I;

4 — A EP informou a MetroP, em 1 de setembro de 2003, que entendia que a MP havia, de facto, passado a assumir todas as responsabilidades e consequências inerentes à tomada de posse, de facto, da Ponte Luís I, posição reiterada em 23 de abril de 2004;

5 — Que a EP tem mantido, integrado no seu Sistema de Gestão de Conservação de Obras de Arte, o tabuleiro inferior da Ponte Luís I, assegurando as Inspeções de Rotina e Principal;

6 — É o tráfego ferroviário que, claramente, marca a utilização da Ponte Luís I, sendo o responsável pela quase totalidade do esforço a que a mesma está sujeita;

7 — A Ponte Luís I deixou, em 1985, de estar integrada na rede rodoviária nacional, constituindo, hoje em dia, uma peça fundamental na estruturação do trânsito urbano, ferroviário ligeiro, rodoviário e pedonal, entre as cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia;

8 — Que, em termos técnicos, se revela prejudicial a distribuição de responsabilidades pela conservação estrutural de grandes obras de engenharia.

É celebrado o presente Protocolo, que estabelece as bases de atribuição de responsabilidades, no que respeita à inspeção, manutenção, conservação corrente e periódica, beneficiação, grande reparação ou reformulação das características da Ponte Luís I.

Cláusula 1.ª

Objeto

O presente Protocolo tem por objeto regulamentar os direitos e obrigações das partes signatárias no que concerne à gestão da conservação da Ponte Luís I, formalizando o acordo de cessação de qualquer responsabilidade da EP na jurisdição e gestão da conservação da obra

de arte, a qual passará, nos termos definidos no presente Protocolo, a integrar o património da MetroP, assegurando a EP a sua assistência técnica, bem como a da Ponte do Infante, nos termos definidos na Cláusula 5.ª

Cláusula 2.ª

Definições

Para os efeitos do presente protocolo, define-se:

1 — Estrutura

Respeita aos Elementos de suporte da Ponte Luís I, com influência na sua estabilidade e funcionalidade.

Arco — Estrutura principal de suporte, incluindo pilares de suporte do tabuleiro superior e tirantes de suspensão do tabuleiro inferior, e respetivos encontros;

Tabuleiro Superior — Estrutura constituída por laje e vigas, de suporte à infraestrutura ferroviária (MetroP) e pedonal e respetivos encontros;

Tabuleiro Inferior — Estrutura constituída por laje e vigas, de suporte à infraestrutura rodoviária e pedonal, e respetivos encontros.

2 — Infraestrutura Ferroviária e Pedonal

Respeita aos equipamentos, a seguir identificados, que têm como suporte estrutural o Tabuleiro Superior da Ponte Luís I, nomeadamente:

Via ferroviária, juntas de dilatação, acessos imediatos, pavimento dos passeios e guarda-corpos;

Instalações de iluminação e sinalização ferroviária;

Carris, cabos de telecomunicações (a completar/ preencher pela MetroP)

3 — Infraestrutura Rodoviária e Pedonal

Respeita aos equipamentos, a seguir identificados, que têm como suporte estrutural o Tabuleiro Inferior da Ponte Luís I, nomeadamente:

Pavimento rodoviário, juntas de dilatação, acessos imediatos, pavimento dos passeios e guarda-corpos;

Instalações de iluminação e sinalização rodoviária.

Cláusula 3.ª

Transferência de Competências

No âmbito do presente Protocolo, são formalmente transferidas para a MetroP todas as competências inerentes à jurisdição e exploração da Ponte Luís I, passando esta a integrar o património da MetroP, repartindo esta com o MP e com o MVNG os custos decorrentes da sua conservação e manutenção.

Cláusula 4.ª

Competências da MetroP

A MetroP integrará a Ponte Luís I no seu património, assegurando condições adequadas de utilização da estrutura, competindo-lhe promover e supervisionar a execução dos trabalhos de inspeção, manutenção e conservação corrente e periódica, beneficiação e grande reparação, bem como os custos com a sua prossecução, incluindo os relativos à elaboração dos estudos e projetos e fiscalização.

Cláusula 5.ª

Competências e Obrigações da EP

1 — A EP compromete-se a proceder ao levantamento das necessidades de conservação do tabuleiro inferior e da respetiva infraestrutura rodoviária e pedonal, em articulação com a MetroP, elaborando Auto conjunto e a proceder à execução das necessárias obras de conservação, a executar a curto prazo, assumindo-se como Dona da Obra.

2 — A transferência efetiva da jurisdição do tabuleiro inferior e da respetiva infraestrutura rodoviária e pedonal para a MetroP, processa-se com a respetiva Receção Provisória, efetuada na presença da MetroP.

3 — A EP integrará, para efeitos de inspeção (de rotina e principais), as Pontes Luís I e do Infante no Sistema de Gestão de Obras de Arte da sua responsabilidade e remeterá, à MetroP, os relatórios correspondentes.

4 — Relativamente às obras de arte referidas no número anterior, a EP prestará, ainda, à MetroP, a assistência técnica que for considerada necessária.

Cláusula 6.ª

Competências e Obrigações do MP e do MVNG

Com a Celebração do presente Protocolo, o MP e o MVNG obrigam-se a:

1 — Assegurar todos os trabalhos de manutenção relativos à infraestrutura rodoviária e pedonal do tabuleiro inferior, nos termos definidos na Cláusula 3.ª deste protocolo;

2 — Não autorizar qualquer evento que tenha como suporte a Ponte Luís I, passível de afetar a exploração da infraestrutura ferroviária e pedonal, sem obter prévia concordância da MetroP.

Cláusula 7.ª

Disposições Gerais e Finais

1 — O presente protocolo vigora a partir da data da sua homologação.

2 — O presente Protocolo só poderá ser alterado por acordo entre as partes e deverá constar de documento escrito.

3 — As dúvidas e omissões relacionadas com a interpretação e aplicação do presente Protocolo serão solucionadas mediante acordo entre as partes signatárias ou, se necessário, por despacho ministerial.

4 — O presente protocolo está isento de fiscalização prévia do Tribunal de Contas porque do mesmo não resulta, diretamente, qualquer despesa.

Feito em quadruplicado, ficando cada uma das entidades subscritoras do presente Protocolo com um exemplar em seu poder.

Almada,... de... de 2010,

O Conselho de Administração da EP — Estradas de Portugal, S. A.

(Almerindo da Silva Marques)

(Eduardo José Coelho de Andrade Gomes)

O Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A.

(Ricardo Fonseca)

(Maria Gorete Rato)

O Presidente da Câmara Municipal do Porto, (Rui Rio)

O Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, (Luís Filipe Menezes)»

A MP, por ofício de 16 de maio de 2011 ⁽¹⁰⁾, recusou o protocolo nos termos seguintes:

«Acusamos a receção do Vosso ofício em referência que capeava uma proposta de Protocolo a subscrever em conjunto com as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia.

Consideramos que os princípios que norteiam o texto que foi elaborado por V. Exas. não se coadunam com aquilo que se pretende para efetivar a repartição de responsabilidades das infraestruturas envolvidas, tanto mais que, no tocante à Ponte do Infante e tabuleiro inferior da Ponte Luís I, as mesmas extravasam completamente o objeto da Metro do Porto, S. A.

Assim, relativamente à Ponte do Infante, considera a Metro do Porto, S. A., que a posição de ser assegurada a monitorização e levantamento das necessidades de conservação deste equipamento pela EP — Estradas de Portugal, S. A., deve ser conjugada diretamente com as autarquias do Porto e Vila Nova de Gaia, passando, a partir de agora, esta Sociedade a não ter que intervir em qualquer acordo que venha a ser estabelecido nesse sentido.

De facto, à Metro do Porto, S. A., competiu a construção da Ponte do Infante para substituir a utilização exclusiva que passou a fazer do tabuleiro superior da Ponte Luís I, afeta à concessão, ficando completamente fora da alçada das suas atribuições e competências tratar, direta ou indiretamente, da manutenção e conservação daquela infraestrutura.

No tocante à Ponte Luís I, considera a Metro do Porto, S. A., que as suas responsabilidades devem ficar circunscritas à utilização exclusiva que é feita do tabuleiro superior, parte integrante do canal de metro, e à manutenção e conservação, na devida parte, das zonas comuns a ambos os tabuleiros, sejam o arco da ponte, encontros, pilares e tirantes de suporte dos tabuleiros.

O tabuleiro inferior é completamente estranho à atividade e utilização da Metro do Porto, S. A., pelo que deverá ser contratualizada com as referidas autarquias a sua manutenção e conservação.

Os trabalhos de manutenção e conservação das partes comuns a ambos os tabuleiros seriam, nos termos propostos, monitorizados pela EP — Estradas de Portugal, S. A., mas os custos devem ser repartidos

paritariamente pelas três entidades: Metro do Porto, S. A., Câmara Municipal do Porto e Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Assim, sugerimos que seja reformulado o texto em conformidade com os princípios ora adiantados, colocando-nos à disposição para dialogar sobre o assunto nos termos e pela forma que for tida por conveniente.»

Através de ofícios de 21 de outubro e de 8 de novembro de 2011 do Gabinete do SEOPTC, foi dado conhecimento à EP de comunicação formal do Município do Porto, dirigida ao Governo, dando conta da decisão da respetiva Assembleia Municipal em resolver o protocolo celebrado com a MP em janeiro de 1999, que "... definiu no seu artigo 5.º que, após conclusão da construção da Ponte do Infante D. Henrique, as obras situadas em cada um dos Municípios seriam recebidas pelas respetivas Câmaras, a saber a Câmara Municipal do Porto e Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, em partes iguais, passando o respetivo domínio e manutenção a serem da sua exclusiva e equitativa responsabilidade" (11).

II

1 — Estabelece-se no artigo 84.º, n.º 1, alínea *d*), da Constituição da República Portuguesa (CRP) que as estradas pertencem ao domínio público (12).

Conforme disposto no n.º 2 do mesmo artigo, a lei define quais os bens que integram o domínio público do Estado, o domínio público das regiões autónomas e o domínio público das autarquias locais, bem como o seu regime, condições de utilização e limites.

O regime dos bens do domínio público deve, por força do disposto no artigo 165.º, n.º 1, alínea *v*), da CRP, ser definido por lei da Assembleia da República ou por decreto-lei autorizado.

Como referem J. J. Gomes Canotilho e Vital Moreira, o conceito de domínio público recebido na Constituição pressupõe um regime material em que avultam, como dimensões típicas, a inalienabilidade, a imprescritibilidade, a impenhorabilidade, a insusceptibilidade de os correspondentes bens serem dados como garantia de obrigações (hipotecas) e de serem objeto de servidões reais, de posse privatística ou de execução forçada ou expropriação por utilidade pública (13).

Tal regime material, de há muito sufragado pela doutrina (14), viria a obter expressa consagração legal no Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, em cujos artigos 18.º a 20.º se estabeleceu que os imóveis do domínio público estão fora do comércio jurídico, não podendo ser objeto de direitos privados ou de transmissão por instrumentos de direito privado, sendo, para além de inalienáveis, imprescritíveis e impenhoráveis.

2 — O domínio público rodoviário engloba as vias públicas com os respetivos acessórios e obras de arte, compreendidas como universalidades.

Estabelecia-se no artigo 380.º, n.º 1.º, do Código Civil de 1867 que pertenciam à categoria de *coisas públicas* as estradas, as pontes e os viadutos construídos e mantidos a expensas públicas, municipais ou parquiais.

A propósito da referência feita no preceito às pontes e viadutos, sustentava Cunha Gonçalves que «estas obras de arte, quase sempre, fazem parte ou são acessórios das estradas, e mal podiam deixar de ter a mesma natureza» e, «por isso, pertencerão ao domínio público todos os outros acessórios das vias públicas: jardins públicos, praças, muralhas de suporte, fossos, etc.» (15).

A inclusão das obras de arte e acessórios das estradas no domínio público rodoviário, tendo o beneplácito da doutrina (16), obteve expressa consagração no artigo 4.º, alínea *h*), do Decreto-Lei n.º 477/80, de 15 de outubro, no qual se estatui que integram o domínio público do Estado as autoestradas e as estradas nacionais com os seus acessórios e obras de arte.

A consagração legal expressa de tal regime viria a ser objeto de significativa pormenorização no âmbito da Base 7, n.ºs 3 e 4, anexa ao Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro (17), aí se consignando que integram o domínio público do Estado as vias, considerando-se estas constituídas pelo terreno por elas ocupado e pela estrada nele construída, abrangendo a plataforma da secção corrente (faixa de rodagem, separador central, se existir, e bermas), as valetas, taludes, banquetas, valas de crista e de pé de talude, os nós e os ramais de ligação e os terrenos marginais até à vedação, se existir, bem como pelas obras de arte incorporadas nas vias e pelos terrenos para implantação das praças de portagem, das áreas de serviço, dos centros de controlo de tráfego e das áreas de repouso, incluindo os imóveis que nelas sejam construídos.

3 — A distinção entre o domínio público rodoviário estadual e o autárquico tem vindo, ao longo do tempo, a ser objeto de regulação em múltiplos diplomas legais, assumindo primordial importância nessa matéria os diplomas definidores dos sucessivos planos rodoviários nacionais (18).

Remontando ao plano rodoviário aprovado pelo Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio de 1945, foram classificadas como estradas nacionais de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes as constantes dos mapas anexos ao diploma (artigo 8.º), ficando as mesmas a cargo da Junta Autónoma das Estradas (JAE) — [artigo 7.º, alínea *a*)].

As demais comunicações públicas rodoviárias do continente foram classificadas como estradas municipais e caminhos públicos (artigo 1.º, n.ºs 4 e 5), ficando as estradas e os caminhos municipais a cargo dos municípios e os caminhos vicinais a cargo das freguesias [artigo 7.º, alíneas *b*) e *c*)].

Nos termos do artigo 48.º desse diploma, qualquer alteração à classificação das estradas dele constante seria feita pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, mediante decreto, depois de prévio inquérito e proposta devidamente fundamentada da JAE.

Pelo Decreto n.º 38051, de 13 de novembro de 1950, foi aprovado, a título provisório, o plano das estradas municipais do continente (19), posteriormente substituído pelo aprovado pelo Decreto-Lei n.º 42271, de 20 de maio de 1959, estabelecendo-se no artigo 2.º deste diploma que as alterações futuras a tal plano seriam fixadas em decreto dimanado do Ministério das Obras Públicas, mediante parecer da comissão permanente a nomear por portaria do respetivo Ministro, a qual ouviria as câmaras municipais interessadas.

Pela Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961, foi aprovado o Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais (20).

Dispõe-se no artigo 2.º, n.º 1, de tal diploma (21) que «é das atribuições das câmaras municipais a construção, conservação, reparação, polícia, cadastro e arborização das estradas e caminhos municipais».

Pelo Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de setembro, foi aprovado o regime jurídico das comunicações públicas rodoviárias afetas à rede nacional, revogando-se o Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio de 1945.

As comunicações públicas rodoviárias nacionais do continente, descritas nos mapas anexos ao diploma, foram classificadas em duas categorias: a rede nacional fundamental, constituída pelos itinerários principais, e a rede nacional complementar, constituída pelos itinerários complementares e pelas demais estradas nacionais.

A competência para a elaboração do plano de trabalhos de construção, reconstrução e reparação das estradas nacionais foi, no artigo 4.º do mesmo diploma, atribuída à JAE, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho (22).

Consignou-se no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 380/85 que, no prazo de seis meses, o Governo aprovaria o diploma regulamentar da rede municipal, do qual constariam as estradas nacionais a desclassificar, que se integrariam na rede municipal em consequência do plano rodoviário nacional aprovado.

Tal diploma, todavia, não viria a ser publicado.

Pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, foi aprovada a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (23).

Estabeleceu-se no respetivo artigo 14.º que a rede de estradas nacionais, que constituem bens do domínio público do Estado, é definida no Plano Rodoviário Nacional e inclui a rede fundamental — integrada pelos itinerários principais, e a rede complementar, integrada pelos itinerários complementares e outras estradas (n.º 1).

Nos termos do disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 15.º do mesmo diploma, a construção, conservação e exploração da rede de estradas nacionais competem à administração central, podendo ser objeto de concessão, competindo às regiões e aos municípios a construção, conservação e exploração das redes viárias regionais e municipais neles situadas.

Pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho (24), foi redefinido o plano rodoviário nacional (rede rodoviária nacional do continente), sendo revogado o Decreto-Lei n.º 380/85.

Nos termos dos artigos 1.º, 2.º e 4.º desse diploma, a rede rodoviária nacional do continente é constituída pela rede nacional fundamental, integrando os itinerários principais, e pela rede nacional complementar, formada pelos itinerários complementares e pelas estradas nacionais, conforme listas publicadas em anexo.

Foi criada uma nova categoria de estradas, as estradas regionais do continente constantes da lista V anexa ao diploma, definidas no artigo 12.º como sendo as comunicações públicas rodoviárias com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional, assegurando uma ou várias das seguintes funções: desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico, ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais ou continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.

Tais estradas regionais estão subordinadas ao enquadramento normativo das estradas da rede rodoviária nacional (artigo 12.º, n.º 4 (25)).

Estatuiu-se no artigo 13.º, n.º 1, do mesmo diploma que as estradas não incluídas no plano rodoviário nacional integrarão as redes municipais, mediante protocolos a celebrar entre a Junta Autónoma de Estradas e as câmaras municipais e após intervenções de conservação que as reponham em bom estado de utilização ou, em alternativa, mediante acordo equitativo com a respetiva autarquia.

Nos termos do n.º 3 do mesmo artigo ⁽²⁶⁾, as estradas classificadas para integração nas redes municipais, até à receção pelas respetivas autarquias, ficarão sob tutela da Junta Autónoma de Estradas, que, entretanto, lhes assegurará padrões mínimos de conservação.

Por força do disposto no n.º 2 do mesmo artigo ⁽²⁷⁾, poderão ainda ser integradas nas redes municipais, nas mesmas condições das estradas referidas no número anterior e mediante despacho do ministro da tutela do setor rodoviário, as estradas regionais.

III

A Junta Autónoma de Estradas foi criada pelo Decreto n.º 13969, de 20 de julho de 1927 (artigos 28.º e seguintes).

Pelo Decreto n.º 16866, de 22 de maio de 1929, foi extinta a Direção-Geral de Estradas, ficando na jurisdição da JAE todos os serviços respeitantes à viação ordinária e à rede de estradas a cargo do Estado (artigo 1.º).

Pelo Decreto-Lei n.º 23239, de 20 de novembro de 1933, foram reorganizados os serviços da JAE. Estabeleceu-se no respetivo artigo 6.º que incumbia ao Estado, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, a construção e conservação das estradas nacionais, competência essa a exercer, nos termos do artigo 13.º, pela mesma Junta.

Tal competência foi mantida pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 35434, de 31 de dezembro de 1945, que reorganizou os serviços dessa Junta.

Pelo Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, foi aprovada a nova Lei Orgânica da JAE.

Conforme preceituado nos respetivos artigos 2.º e 3.º, compreendia-se nas atribuições da JAE a elaboração do plano dos trabalhos de construção, reconstrução e reparação das estradas nacionais, bem como a execução dos trabalhos respetivos, sendo a competência do Ministério da Habitação e Obras Públicas na rede rodoviária nacional exercida por intermédio da mesma.

Pelo Decreto-Lei n.º 142/97, de 6 de junho, foi criada a JAE — Construção, S. A., sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, a qual compreendia no respetivo objeto, entre outras atribuições, a prestação de serviços nos domínios do estudo, consultadoria, projeto, de gestão e realização de empreendimentos rodoviários, designadamente no que respeita à execução de novas estradas, pontes, e grande reparação ou reformulação de traçado ou características de estradas e pontes existentes (artigos 1.º e 3.º).

Pelo Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho ⁽²⁸⁾, foram extintas a Junta Autónoma de Estradas e a JAE — Construção, S. A., sendo criados em sua substituição o Instituto das Estradas de Portugal (IEP), o Instituto para a Construção Rodoviária (ICOR) e o Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária (ICERR), institutos públicos dotados de personalidade jurídica, autonomia administrativa e financeira e património próprio, que ficaram sujeitos à tutela e superintendência do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Nos termos do artigo 2.º, n.ºs 1 e 3, desse diploma, o património do IEP passou a ser constituído pela universalidade de bens e direitos que anteriormente integravam o património da Junta Autónoma de Estradas, e os bens do domínio público do Estado que se encontravam sob gestão dessa Junta transitaram automaticamente nesse regime para a dependência do IEP.

Pelo Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de outubro ⁽²⁹⁾, foram extintos o ICOR e o ICERR, sendo incorporados, por fusão, no IEP, que sucedeu nas respetivas atribuições.

Estatuiu-se no artigo 5.º, n.º 1, de tal diploma que «as infraestruturas rodoviárias nacionais integram o domínio público rodoviário do Estado com a receção provisória da obra», e no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, que o IEP representa o Estado como autoridade nacional de estradas em relação a tais infraestruturas, competindo-lhe, relativamente às infraestruturas rodoviárias nacionais não concessionadas, «zelar pela manutenção permanente de condições de infraestruturização e conservação e de salvaguarda do estatuto da estrada que permitam a livre e segura circulação».

O mesmo diploma alterou a redação da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 4.º dos estatutos do IEP publicados em anexo ao Decreto-Lei n.º 237/99, passando a constituir uma das atribuições de tal instituto «assegurar a execução da política de infraestruturas rodoviárias definida no Plano Rodoviário Nacional, numa perspetiva integrada de ordenamento do território e desenvolvimento económico».

Pelo Decreto-Lei n.º 239/2004, de 21 de dezembro ⁽³⁰⁾, o IEP foi transformado em entidade pública empresarial, com a denominação de EP — Estradas de Portugal, E. P. E. (artigo 1.º).

Conforme disposto no respetivo artigo 2.º, a EP — Estradas de Portugal, E. P. E., sucedeu ao Instituto das Estradas de Portugal (IEP), conservando a universalidade dos direitos e obrigações, legais e contratuais, que integravam a sua esfera jurídica no momento da transformação.

A mesma empresa, de acordo com o estabelecido no artigo 4.º desse diploma, tinha por objeto a prestação do serviço público, em moldes

empresariais, de planeamento, gestão, desenvolvimento e execução da política de infraestruturas rodoviárias definida no Plano Rodoviário Nacional, nele se incluindo «assegurar a conceção, a construção, a conservação e a exploração da rede rodoviária nacional».

Estabeleceu-se no respetivo artigo 6.º, n.º 1, que as infraestruturas rodoviárias nacionais integrantes do domínio público rodoviário do Estado e que estivessem em regime de afetação ao trânsito público ficavam nesse regime sob administração da EP — Estradas de Portugal, E. P. E.

Preceituou-se no artigo 8.º, n.º 1, que «a EP — Estradas de Portugal, E. P. E., representa o Estado como autoridade nacional de estradas em relação às infraestruturas rodoviárias concessionadas e não concessionadas», e no n.º 2 que «relativamente às infraestruturas rodoviárias nacionais não concessionadas, compete à EP — Estradas de Portugal, E. P. E., zelar pela manutenção permanente de condições de infraestruturização e conservação e de salvaguarda do estatuto da estrada que permitam a livre e segura circulação».

Pelo Decreto-Lei n.º 148/2007, de 27 de abril, foi criado o Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I. P., abreviadamente designado por InIR, I. P., tendo por missão regular e fiscalizar o setor das infraestruturas rodoviárias e supervisionar e regulamentar a execução, conservação, gestão e exploração das referidas infraestruturas, numa perspetiva integrada de ordenamento do território e desenvolvimento económico (artigos 1.º e 3.º, n.º 1).

Tal instituto sucedeu nas atribuições da EP — Estradas de Portugal, E. P. E., em matéria de supervisão das infraestruturas rodoviárias (artigo 23.º, n.º 1).

Pela Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, foi regulado o financiamento da rede rodoviária nacional a cargo da EP — Estradas de Portugal, E. P. E.

Estatuiu-se no artigo 8.º de tal diploma que «a atividade de conceção, projeto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional é atribuída à EP — Estradas de Portugal, E. P. E., em regime de concessão, nos termos a definir por decreto-lei».

Pelo Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de novembro, a EP — Estradas de Portugal, E. P. E., foi transformada em sociedade anónima de capitais públicos, com a denominação de EP — Estradas de Portugal, S. A.

A EP — Estradas de Portugal, S. A., sucedeu à EP — Estradas de Portugal, E. P. E., conservando a universalidade dos direitos e obrigações, legais e contratuais que integravam a sua esfera jurídica no momento da transformação (artigo 2.º do diploma).

O objeto da sociedade anónima foi definido no artigo 4.º, n.º 1: «A EP — Estradas de Portugal, S. A., tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, nos termos do contrato de concessão que com ela é celebrado pelo Estado».

Estabeleceu-se no artigo 8.º, n.º 1, do mesmo diploma, que «as infraestruturas rodoviárias nacionais que integram o domínio público rodoviário do Estado e que estejam em regime de afetação ao trânsito público ficam nesse regime sob administração da EP — Estradas de Portugal, S. A.».

De acordo com o disposto no artigo 10.º, n.º 1, «compete à EP — Estradas de Portugal, S. A., relativamente às infraestruturas rodoviárias nacionais que integrem o objeto da concessão a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º, zelar pela manutenção permanente de condições de infraestruturização e conservação e de salvaguarda do estatuto da estrada que permitam a livre e segura circulação».

Através do Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, foram aprovadas as bases da concessão do financiamento, conceção, projeto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional, constantes do anexo ao mesmo diploma, sendo a concessão atribuída à EP — Estradas de Portugal, S. A. até às 24 horas do dia 31 de dezembro de 2009 (artigos 1.º e 2.º e Base 10 constante do anexo).

Resulta da Base 2 constante do anexo ao diploma que a concessão tem por objeto o financiamento, a conservação, a exploração, a requalificação e o alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional, e ainda a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação e alargamento das vias que integram a Rede Rodoviária Nacional Futura.

Conforme disposto no n.º 3 dessa Base, «a concessionária obriga-se a manter em bom estado de funcionamento, conservação e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições aplicáveis das presentes bases, durante a sua vigência e a expensas suas, os bens que integram a concessão, efetuando, em devido tempo, as reparações, renovações, adaptações, requalificações e alargamentos que, de acordo com as mesmas disposições, para o efeito se tornem necessárias».

A concessionária deve desempenhar as atividades concessionadas de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e adotar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento (Base 4).

Nos termos da Base 7, n.ºs 3 e 4, as vias integram o domínio público do concedente e consideram-se constituídas pelo terreno por elas ocupado e pela estrada nele construída, abrangendo a plataforma da secção corrente (faixa de rodagem, separador central, se existir, e bermas), as valetas, taludes, banquetas, valas de crista e de pé de talude, os nós e os ramais de ligação e os terrenos marginais até à vedação, se existir, bem como pelas obras de arte incorporadas nas vias e pelos terrenos para implantação das praças de portagem, das áreas de serviço, dos centros de controlo de tráfego e das áreas de repouso, incluindo os imóveis que nelas sejam construídos.

A concessionária deve manter as vias em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização e, após a sua abertura ao tráfego, em funcionamento ininterrupto e permanente, realizando os trabalhos necessários para que as mesmas satisfaçam, cabal e permanentemente, o fim a que se destinam (Base 35, n.º 1).

IV

1 — Pelo Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de março, foi definido o enquadramento legal aplicável ao desenvolvimento do projeto de metropolitano ligeiro de superfície da área metropolitana do Porto, sendo o desenvolvimento e concretização do mesmo projeto, como resulta do preâmbulo do diploma, da iniciativa da Área Metropolitana do Porto, que sempre assumiu a liderança respetiva.

A exploração, em regime de exclusivo, de uma rede de metropolitano ligeiro de superfície da área metropolitana do Porto foi atribuída a uma sociedade anónima, de capitais exclusivamente públicos, a criar nos termos da lei comercial (artigo 1.º), cabendo-lhe ainda a realização dos estudos, conceção, planeamento, projetos e a construção das infraestruturas necessárias à concretização do empreendimento (artigo 4.º).

Como resulta do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, tal sociedade foi constituída em 6 de agosto de 1993 sob a firma Metro do Porto, S. A., tendo como sócios a Área Metropolitana do Porto, a Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., e a Metro de Lisboa, E. P., que subscreveram, respetivamente, 80 %, 15 % e 5 % do capital social, tendo tido como principais atividades desde a sua constituição a promoção, organização e orientação do concurso internacional lançado para a conceção e realização do sistema de metro ligeiro no Porto.

2 — Antes de se iniciarem as atividades e obras que concretizariam a implementação desse sistema de transporte, entendeu o legislador, como se refere no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 394-A/98⁽³¹⁾, dever repensar o quadro jurídico respeitante à denominada exploração exclusiva, não só por coerência conceitual (optando então por consagrar a modalidade da concessão), mas sobretudo por razões de ordem institucional e financeira.

Foram, consequentemente, através de tal diploma, aprovadas as bases da concessão da exploração, em regime de serviço público e de exclusivo, de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, sendo a concessão atribuída pelo Estado à sociedade Metro do Porto, S. A., com a natureza de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos (artigos 1.º e 2.º).

Consignou-se no artigo 3.º do mesmo diploma que a realização dos trabalhos e prestações relativas à conceção e realização do projeto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos do sistema de metro, assim como à operação do mesmo por um período inicial, seria regulada por um contrato a celebrar entre a Metro do Porto, S. A., e uma entidade escolhida no âmbito de um concurso internacional realizado para o efeito.

A concessão tem a duração de 50 anos, podendo ser prorrogada por, no máximo, dois períodos sucessivos de 10 anos (Base IV).

3 — O regime do estabelecimento e dos bens afetos à concessão foi regulado na Base VII, considerando-se afetos à mesma, para além dos bens que integram o seu estabelecimento, todos os bens, móveis ou imóveis, corpóreos ou incorpóreos, assim como todos os direitos ligados direta ou indiretamente à implantação e exploração do sistema, sendo a concessionária obrigada a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas, todos os bens e direitos afetos à concessão (n.ºs 1 e 2).

Conforme estatuído no n.º 5, alínea a), da mesma Base⁽³²⁾, durante a vigência da concessão, a concessionária será titular do direito de propriedade dos bens que lhe estejam afetos e não pertençam ao domínio público ou privado de entidades públicas ou que não sejam propriedade de entidades privadas.

A utilização de bens do domínio público pela concessionária foi regulada na Base X, cuja redação é a seguinte:

«Base X

Utilização do domínio público

1 — O Estado pode facultar à concessionária o direito de utilização do domínio público abrangido pelo sistema para efeitos de

implantação e exploração das infraestruturas, mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da tutela sectorial⁽³³⁾.

2 — O Estado e os municípios cuja área seja abrangida pelo sistema de metro poderão, na qualidade de sócios da concessionária, transferir para esta bens dominiais e outros bens e direitos a título de entradas em espécie, nos termos regulados no acordo parassocial.»

4 — Os objetos a prosseguir pela Metro do Porto, S. A., a título principal e acessório, foram regulados nos artigos 3.º e 4.º dos respetivos estatutos, constantes do anexo III ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, cuja redação é a seguinte:

«Artigo 3.º

Objeto principal

1 — A sociedade tem por objeto a exploração, em regime de concessão atribuída pelo Estado, de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, nos termos do respetivo instrumento normativo.

2 — Para a prossecução do seu objeto incumbe especialmente à sociedade a realização dos estudos, conceção, planeamento, projetos e construção das infraestruturas necessárias à concretização do empreendimento, bem como o fornecimento de equipamentos e material circulante.

Artigo 4.º⁽³⁴⁾

Objeto acessório

1 — Em complemento das atividades que constituem o seu objeto, a sociedade poderá realizar as seguintes atividades:

a) Exploração comercial, direta ou indireta, de estabelecimentos comerciais, escritórios, salas de exposição, máquinas de venda de produtos e serviços de publicidade aposta nas instalações ou no material circulante;

b) Prestação de serviços, nomeadamente de consultadoria e de apoio técnico;

c) Transferência de tecnologia e de *know-how*.

2 — A sociedade pode, para o desenvolvimento das atividades referidas no número anterior, constituir empresas ou tomar participações noutras sociedades, observados os procedimentos legais.»

5 — A estrutura acionista da empresa encontra-se prevista no artigo 9.º dos mesmos estatutos:

«Artigo 9.º⁽³⁵⁾

Estrutura acionista

1 — As participações sociais no capital dos acionistas, em termos de detenção de ações ordinárias, são nas percentagens seguintes:

a) Estado, direta ou indiretamente, através da STCP e da CP — 60 %;

b) Área Metropolitana do Porto, englobando os municípios abrangidos pelo sistema de metro ligeiro — 40 %.

2 — As percentagens acima mencionadas podem sofrer alterações, designadamente por transmissões entre acionistas ou a favor de terceiros, desde que a operação seja previamente autorizada por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da tutela sectorial.

3 — As ações ou os direitos de subscrição podem, independentemente da autorização referida no número anterior, ser transmitidas entre acionistas nos seguintes termos:

a) Os acionistas Estado, STCP e CP podem livremente transmitir ações entre si;

b) O acionista Área Metropolitana do Porto pode transmitir aos municípios abrangidos pelo sistema de metro ligeiro ações do seu lote;

c) Os acionistas municípios podem transmitir ações a outros municípios abrangidos pelo sistema de metro ligeiro ações do seu lote.»

V

Uma vez exposto o enquadramento jurídico das matérias objeto do parecer, cumpre seguidamente passar a responder às concretas questões colocadas.

1 — No que respeita à Ponte Infante D. Henrique, resulta dos elementos constantes do processo que, embora beneficiando de financiamento comunitário e da Administração Central, a sua construção foi da iniciativa conjunta dos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, que decidiram encarregar a Metro do Porto, S. A., de proceder à respetiva

construção, lançando o correspondente concurso público internacional, e que tal infraestrutura rodoviária veio estabelecer ligação entre vias municipais situadas no município do Porto (Alameda das Fontainhas) e no município de Vila Nova de Gaia (na Serra do Pilar).

A construção decorreu nos anos de 2000 a 2002, tendo a ponte sido inaugurada em 30 de março de 2003.

A Junta Autónoma de Estradas e o Instituto das Estradas de Portugal que lhe sucedeu⁽³⁶⁾ foram alheios à construção de tal via de comunicação intermunicipal.

2 — A Lei n.º 10/90, de 17 de março, que aprovou as Bases do Sistema de Transportes Terrestres, estatui no respetivo artigo 14.º que a rede de estradas nacionais, que constituem bens do domínio público do Estado, é definida no Plano Rodoviário Nacional, englobando a rede fundamental — integrada pelos itinerários principais, e a rede complementar, integrada pelos itinerários complementares e outras estradas.

De acordo com o disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 15.º do mesmo diploma, a construção, conservação e exploração da rede de estradas nacionais competem à administração central, podendo ser objeto de concessão, competindo às regiões e aos municípios a construção, conservação e exploração das redes viárias regionais e municipais neles situadas.

Já anteriormente a Lei n.º 159/99, de 14 de setembro⁽³⁷⁾, tinha consignado no seu artigo 18.º, n.º 1, alínea a), em matéria de delimitação das atribuições das autarquias locais, a competência dos órgãos municipais no que respeita ao planeamento, à gestão e à realização de investimentos no domínio da rede viária de âmbito municipal.

Tratou-se, em qualquer dos casos, de reafirmar o regime que já anteriormente vigorava, *ex vi* do disposto no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais (Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961), preceituando que é das atribuições das câmaras municipais a construção, conservação, reparação, polícia, cadastro e arborização das estradas e caminhos municipais⁽³⁸⁾.

3 — Por força do disposto no Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, era da competência da JAE a construção de novas estradas nacionais (artigos 1.º e 2.º).

Pelo Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, foram extintas a Junta Autónoma de Estradas e a JAE — Construção, S. A., sendo criados em sua substituição o IEP, o ICOR e o ICERR, tendo o IEP sucedido na universalidade dos bens e direitos que anteriormente integravam o património da JAE, e transitando automaticamente os bens do domínio público do Estado que se encontravam sob gestão dessa Junta no mesmo regime para a dependência do referido Instituto.

Pelo Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de outubro, foram extintos o ICOR e o ICERR, sendo incorporados, por fusão, no IEP, que sucedeu nas respetivas atribuições.

4 — Resulta dos diplomas atrás referidos que as vias de comunicação rodoviária construídas pelos municípios, não integrando a rede rodoviária nacional⁽³⁹⁾, têm imperativamente que se enquadrar nas redes viárias municipais, ficando englobadas no domínio público dos municípios em que se situarem.

No caso da Ponte Infante D. Henrique, o troço de estrada construído por iniciativa dos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia sobre o rio Douro, com a respetiva obra de arte, ligando vias municipais situadas nas duas margens, tem, consequentemente, natureza de estrada municipal, integrando-se no domínio público de cada um dos municípios na parte do traçado situada dentro dos limites territoriais da jurisdição respetiva.

Este regime de dominalidade sobre as pontes intermunicipais, limitado pelas áreas de jurisdição territorial dos municípios, apresenta, aliás, algum paralelismo com o aplicável às pontes internacionais, em que o domínio público de cada um dos Estados fica limitado à parte da infraestrutura situada no território respetivo⁽⁴⁰⁾.

5 — Tratando-se de uma estrada municipal, englobando a obra de arte correspondente, a responsabilidade pela respetiva conservação recai sobre os municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, dentro dos limites da correspondente jurisdição.

É o regime que imperativamente decorre do disposto no artigo 15.º, n.º 2, da Lei n.º 10/90, e do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais (Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961).

Relativamente às obras de conservação que, sob o ponto de vista técnico, possam ser levadas a cabo autonomamente por cada um dos municípios dentro da respetiva área de jurisdição, as mesmas poderão e deverão ser levadas a cabo pelo município respetivo.

Constituindo, todavia, a ponte em causa uma estrutura unitária, poderão vir a ser necessárias intervenções conservatórias que impliquem, sob o ponto de vista técnico, a intervenção simultânea e concertada dos dois municípios. Nessa eventualidade, terão os mesmos a responsabilidade conjunta de acordarem e executarem as obras que se mostrarem necessárias⁽⁴¹⁾.

Foi neste contexto normativo que as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia celebraram com a Metro do Porto, S. A., os

protocolos de 29 de janeiro de 1999 e de 2 de maio de 2000, nos quais clausularam que, após a conclusão da ponte, «as obras situadas no Município serão recebidas pela Câmara, passando o respetivo domínio e manutenção a ser da sua exclusiva responsabilidade em partes iguais (a negociar entre as Câmaras)».

6 — Sucede, todavia, que, como se referiu na matéria de facto inicialmente descrita, a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, em reunião de 7 de março de 2005, deliberou revogar o ponto 3 do protocolo assinado com a Metro do Porto, S. A., em 2 de maio de 2000, declarando não assumir o domínio nem a manutenção da Ponte Infante D. Henrique.

Por seu lado, a Assembleia Municipal do Porto, em 2011, deliberou resolver o protocolo que a Câmara Municipal do Porto celebrara com a Metro do Porto, S. A., em 29 de janeiro de 1999, na medida em que "... definiu no seu artigo 5.º que, após conclusão da construção da Ponte do Infante D. Henrique, as obras situadas em cada um dos Municípios seriam recebidas pelas respetivas Câmaras, a saber a Câmara Municipal do Porto e Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, em partes iguais, passando o respetivo domínio e manutenção a serem da sua exclusiva e equitativa responsabilidade".

Terão tais deliberações algum efeito jurídico no que respeita à responsabilidade pela conservação da Ponte Infante D. Henrique que até então impedia sobre as respetivas autarquias?

A resposta não pode deixar de ser negativa.

Dos elementos constantes do processo não resulta que a Metro do Porto, S. A., tenha celebrado anteriormente com os municípios em causa qualquer acordo através do qual se tivesse vinculado a assumir a responsabilidade pela conservação da Ponte Infante D. Henrique após a respetiva construção. Apenas resulta que se encarregou de a construir, lançando o respetivo concurso público internacional e acompanhando a execução da empreitada correspondente.

Ora, a natureza dominial das estradas municipais e a responsabilidade dos municípios pela respetiva conservação decorrem diretamente da Constituição e da lei, como acima se expôs.

Os dois referidos protocolos celebrados pelas Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia com a Metro do Porto, S. A., não tiveram consequentemente qualquer efeito constitutivo no que respeita à integração da ponte no domínio público dos municípios e à assunção da responsabilidade pela sua conservação. Limitaram-se a referenciar declarativamente nas correspondentes cláusulas o regime dominial e o regime de responsabilidade conservatória em relação à ponte que decorria direta e imperativamente da Constituição e da lei.

Uma vez que os protocolos não produziram qualquer efeito jurídico no que respeita ao regime dominial e ao regime de responsabilidade dos municípios pela conservação da ponte, as deliberações tomadas pelos órgãos de tais autarquias, vários anos após a abertura da ponte ao tráfego rodoviário intermunicipal, tendo em vista a revogação das cláusulas constantes desses protocolos que faziam referência a tais regimes, não tiveram, de igual modo, qualquer efeito no mesmo âmbito.

Tais deliberações não poderiam, por outro lado, nem terá sido essa certamente a pretensão dos órgãos que as tomaram, produzir efeito derogatório relativamente aos preceitos legais que consagram a dominalidade e a responsabilidade conservatória dos municípios respetivos em relação à ponte. A tal se opõe, na nossa ordem jurídica, o princípio da legalidade consagrado no artigo 266.º, n.º 2, da CRP, nos termos do qual os órgãos e os agentes administrativos estão subordinados à Constituição e à lei, princípio esse plasmado de igual modo no artigo 3.º do Código do Procedimento Administrativo. Uma tal pretensão, traduzindo uma usurpação de poder legislativo, implicaria a nulidade manifesta das deliberações correspondentes, *ex vi* do disposto no artigo 133.º, n.º 2, alínea a), desse Código.

Conclui-se, em face do exposto, que o troço de estrada construído por iniciativa dos municípios entre a Alameda das Fontainhas e a Serra do Pilar, uma vez concluído e afeto ao uso do público, o que sucedeu, no mínimo, a partir da respetiva inauguração em 30 de março de 2003⁽⁴²⁾, passou a integrar, com a obra de arte correspondente (Ponte Infante D. Henrique), o domínio público rodoviário dos dois municípios, nos termos acima expostos, recaindo sobre os mesmos a obrigação legal de procederem à respetiva conservação, obrigação essa que em nada foi afetada pelas deliberações dos órgãos municipais a que se fez referência⁽⁴³⁾.

VI

1 — A Ponte Luís I foi integrada no plano rodoviário nacional, dando continuidade à Estrada Nacional n.º 1 no tabuleiro superior e à Estrada Nacional n.º 12 no tabuleiro inferior.

Presentemente, segundo resulta de documentação emitida pela EP e referenciada na matéria de facto, os troços de via adjacentes a tal ponte encontram-se integrados no domínio público dos municípios respetivos⁽⁴⁴⁾.

Todavia, os troços das vias correspondentes à própria ponte, em ambos os tabuleiros, não foram, até à presente data, como a EP expressamente

reconhece⁽⁴⁵⁾, transferidos para o domínio público das autarquias do Porto e de Vila Nova de Gaia, tendo-se mantido sob a sua jurisdição.

No âmbito do plano rodoviário nacional definido pelo Decreto-Lei n.º 34593, de 11 de maio de 1945, qualquer alteração à classificação das estradas nacionais teria que ser feita, mediante decreto, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, depois de prévio inquérito e proposta devidamente fundamentada da JAE (artigo 48.º)⁽⁴⁶⁾.

O Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de setembro, aprovou o novo plano rodoviário nacional, revogando do Decreto-Lei n.º 34593. Previu-se no respetivo artigo 13.º que, no prazo de seis meses, o Governo aprovaria o diploma regulamentar da rede municipal, do qual constariam as estradas nacionais a desclassificar, que se integrariam na rede municipal em consequência do plano rodoviário nacional aprovado. Tal diploma, como se referiu, não viria a ser publicado.

Não se prevendo nesse diploma qualquer formalismo específico a adotar para a desclassificação de estradas integradas na rede rodoviária nacional e sua integração nas redes municipais, passou a ser adotada, para o efeito, a emissão de decreto-lei⁽⁴⁷⁾.

Pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, foi redefinido o plano rodoviário nacional, sendo revogado o Decreto-Lei n.º 380/85.

Conforme se estabelece no seu artigo 13.º, n.º 1, as estradas que deixaram de estar integradas no plano rodoviário nacional passarão a integrar as redes municipais, mediante protocolos a celebrar entre a JAE e as câmaras municipais e após intervenções de conservação que as reponham em bom estado de utilização ou, em alternativa, mediante acordo equitativo com a respetiva autarquia.

Até à receção dessas estradas pelas respetivas autarquias, as mesmas ficarão sob a tutela da JAE, que lhes deverá assegurar padrões mínimos de conservação (n.º 3 do mesmo artigo).

As obrigações da JAE decorrentes das disposições legais em causa impõem presentemente sobre a EP, por força das disposições constantes do artigo 2.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, do artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de outubro, dos artigos 2.º, 4.º, 6.º, n.º 1, e 8.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 239/2004, de 21 de dezembro, do artigo 8.º da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, dos artigos 2.º, 4.º, n.º 1, 8.º, n.º 1, e 10.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de novembro, e das Bases 2, 3, 4, 7, n.ºs 3 e 4, e 35.º, n.º 1, constantes do anexo ao Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro.

Uma vez que, até à presente data, não foi publicado qualquer diploma a transferir do domínio público do Estado (rede rodoviária nacional) para o domínio público dos municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia (redes rodoviárias municipais) os troços de rodovia existentes nos dois tabuleiros da Ponte Luís I, nem foi celebrado qualquer protocolo pela JAE ou pelas entidades que à mesma sucederam (IEP e EP) com idêntica finalidade, a única conclusão que se pode extrair é que tais troços de via, com a correspondente infraestrutura, não passaram para o domínio público municipal de tais autarquias, mantendo-se no domínio público do Estado.

2 — Pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, foi atribuído à Metro do Porto, S. A., o serviço público do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, em regime de concessão, cometendo-se a tal sociedade a responsabilidade pelas operações de construção da sua infraestrutura.

O tabuleiro superior da Ponte Luís I foi inserido em tal sistema de metro ligeiro, em regime de exclusividade, continuando o tabuleiro inferior afeto ao tráfego rodoviário, na altura integrado na EN 12.

Importa, pois, analisar em que medida a afetação do tabuleiro superior ao tráfego ferroviário do metro ligeiro no âmbito da referida concessão atribuída pelo Estado veio alterar o regime de responsabilidade conservatória da ponte que anteriormente recaía integralmente sobre a JAE/IEP.

3 — A Ponte Luís I, embora tendo dois tabuleiros destinados ao tráfego, constitui uma estrutura de natureza unitária: todos os seus elementos estruturais⁽⁴⁸⁾ concorrem para a respetiva estabilidade, segurança e funcionalidade.

Mantendo-se o tabuleiro inferior afeto ao tráfego rodoviário, a natureza dominial daí decorrente projeta-se a todos os elementos estruturais da ponte, pois é a obra de arte no seu conjunto que garante a respetiva estabilidade e a possibilidade da sua afetação à referida finalidade.

Tendo o Estado atribuído à Metro do Porto, S. A., o serviço público do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, passou tal empresa, no âmbito da concessão, a utilizar em exclusivo o tabuleiro superior para o tráfego respetivo, tendo para o efeito implantado na ponte a correspondente infraestrutura ferroviária e pedonal, compreendendo designadamente a via ferroviária e respetivas juntas de dilatação, acessos imediatos, pavimento dos passeios e guarda-corpos, instalações de iluminação e sinalização ferroviária, carris e cabos de telecomunicações⁽⁴⁹⁾.

Resulta das bases da concessão, aprovadas em anexo ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, que se consideram afetos à mesma, para além dos bens que integram o seu estabelecimento, todos os bens, móveis e imóveis, ligados

direta ou indiretamente à implantação e exploração do sistema, sendo a concessionária obrigada a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas, todos os bens afetos à concessão — Base VII, n.ºs 1 e 2.

Nos termos do n.º 5, alínea a), da mesma Base, durante a vigência da concessão, a concessionária será titular do direito de propriedade dos bens que lhe estejam afetos e não pertençam ao domínio público ou privado de entidades públicas ou que não sejam propriedade de entidades privadas.

Estando a ponte anteriormente integrada no domínio público do Estado, tal domínio manteve-se, assim, após a afetação do tabuleiro superior ao tráfego do metro de superfície da área metropolitana do Porto.

4 — Sucede, todavia, que a atribuição à concessionária da utilização do tabuleiro superior da ponte foi acompanhada da obrigação, por parte da mesma, de manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas, o referido troço de ferrovia.

O funcionamento e a segurança da ferrovia, no troço correspondente ao tabuleiro superior da ponte, dependem da estabilidade global dos seus elementos estruturais, por cuja conservação a concessionária passou a ser também responsável.

Não resulta, com efeito, do Decreto-Lei n.º 394-A/98 e das bases da concessão a ele anexas que tenha sido intenção do legislador fazer recair sobre a EP a responsabilidade pela manutenção da ponte na medida da respetiva afetação ao tráfego ferroviário do sistema de metro ligeiro do Porto.

Tal diploma, ao fazer recair sobre a MP a obrigação de manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas, todos os bens afetos à concessão, visou responsabilizar tal empresa pela realização das operações e obras de conservação que vierem a tornar-se necessárias em tais bens em consequência do funcionamento do sistema de metro respetivo.

Por outro lado, o mesmo diploma não visou desresponsabilizar a EP relativamente à conservação da ponte na medida em que a mesma se mantém afeta ao tráfego rodoviário no tabuleiro inferior. Tal tráfego rodoviário é totalmente alheio ao objeto social da MP, não resultando do Decreto-Lei n.º 394-A/98 qualquer referência a que esta empresa deva ser responsabilizada pelas despesas que esse tráfego venha a provocar no quadro da conservação da Ponte Luís I.

Depara-se-nos, assim, um regime legal de concorrência de responsabilidades pela conservação da Ponte Luís I: por um lado, a EP mantém presentemente a responsabilidade legal pela conservação da ponte, na medida em que esta está afeta ao trânsito rodoviário; por outro, a Metro do Porto, S. A., é legalmente responsável pela sua conservação, na medida em que a mesma foi afeta ao correspondente tráfego ferroviário⁽⁵⁰⁾.

Este regime de dupla responsabilidade pela conservação de uma tal infraestrutura suscita naturalmente dificuldades na respetiva execução e na partilha dos correspondentes encargos.

No que respeita a obras de manutenção a efetuar no tabuleiro superior que não tenham a ver com os elementos estruturais da ponte, não tendo consequentemente relação com a estabilidade da obra de arte no seu conjunto, as mesmas serão da responsabilidade exclusiva da Metro do Porto, S. A., *ex vi* do disposto na Base VII, n.ºs 1 e 2, anexa ao Decreto-Lei n.º 394-A/98.

Relativamente a obras da mesma natureza a efetuar no tabuleiro inferior, serão as mesmas da responsabilidade exclusiva da EP, por força do disposto no artigo 13.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, e nas disposições legais acima referenciadas que determinaram que tal empresa sucedesse na correspondente obrigação por parte da JAE.

Já no que concerne a obras de conservação dos elementos estruturais da ponte, que tenham relação com a estabilidade da obra de arte, existirá responsabilidade conjunta de ambas as empresas.

Inexistindo diploma legal que regule a forma como tal divisão de responsabilidades deve ser efetuada⁽⁵¹⁾, recai sobre as duas empresas públicas o dever jurídico de levarem a cabo conjuntamente as obras de conservação que se mostrarem necessárias, obedecendo, nos protocolos que nesse âmbito venham a celebrar, aos princípios constitucionais e legais que regem a atividade administrativa em geral.

Nos termos do artigo 266.º, n.º 2, da Constituição, os órgãos e agentes administrativos estão subordinados à Constituição e à lei e devem atuar, no exercício das suas funções, com respeito pelos princípios da igualdade, da proporcionalidade, da justiça, da imparcialidade e da boa fé. Tais princípios foram consignados, de igual forma, nos artigos 3.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, sendo aplicáveis a toda e qualquer atuação da Administração Pública, ainda que meramente técnica ou de gestão privada (artigo 2.º, n.º 5, do mesmo Código).

Em face de tais princípios e das disposições legais que determinam a responsabilidade de tais empresas pela conservação dos elementos estruturais da ponte, a responsabilidade financeira de cada uma deverá ser proporcional ao desgaste neles provocado pelo tráfego existente em cada um dos tabuleiros.

Com efeito, a atribuição legal a cada uma das empresas da responsabilidade pela conservação dos elementos estruturais da ponte tem implícito, como imperativo lógico, um nexo de causalidade entre o tráfego sob jurisdição de cada empresa e as despesas de conservação que ao mesmo sejam imputáveis, sendo alheio aos preceitos legais correspondentes qualquer propósito no sentido de beneficiar patrimonialmente uma das empresas em prejuízo da outra.

Caso tal desgaste seja igual, ou em caso de dúvida, a responsabilidade financeira deverá ser partilhada em partes iguais pelas duas empresas⁽⁵²⁾.

VII

Em face do exposto e dos elementos constantes do processo, extraem-se as seguintes conclusões:

1.ª — A Ponte Infante D. Henrique sobre o Rio Douro, embora beneficiando de financiamento comunitário e da Administração Central, foi construída por iniciativa conjunta dos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, que decidiram encarregar a Metro do Porto, S. A., da respetiva construção, tendo esta sociedade lançado o respetivo concurso público internacional e acompanhado a execução da correspondente empreitada;

2.ª — A sua construção decorreu nos anos de 2000 a 2002, tendo tal ponte vindo a estabelecer a ligação entre estradas municipais situadas nas áreas do Município do Porto (Alameda das Fontainhas) e do Município de Vila Nova de Gaia (na Serra do Pilar);

3.ª — A Junta Autónoma de Estradas e o Instituto das Estradas de Portugal que, *ex vi* do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, lhe sucedeu, e que eram as entidades que legalmente dispunham de competência para a construção de novas estradas nacionais (artigo 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, e artigo 3.º, n.ºs 1 a 3, do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho), foram alheios à construção de tal via de comunicação intermunicipal;

4.ª — O troço de rodovia existente nessa ponte, com a respetiva obra de arte, tem natureza de estrada municipal, integrando-se no domínio público de cada um dos municípios acima referidos na parte do traçado situada dentro dos limites de jurisdição territorial correspondentes — artigo 84.º, n.ºs 1, alínea *d*), e 2 da Constituição da República Portuguesa; artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais aprovado pela Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961; artigo 18.º, n.º 1, alínea *a*), da Lei n.º 159/99, de 14 de setembro, e artigo 15.º, n.ºs 1 a 3, da Lei n.º 10/90, de 17 de março;

5.ª — A responsabilidade pela conservação desse troço de rodovia, englobando a obra de arte correspondente (Ponte Infante D. Henrique) recai sobre os Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, dentro dos limites da correspondente jurisdição — artigo 15.º, n.º 2, da Lei n.º 10/90 e artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais;

6.ª — Relativamente às obras de conservação que possam ser levadas a cabo autonomamente por cada um dos municípios dentro da respetiva área de jurisdição, as mesmas serão da responsabilidade exclusiva desse município;

7.ª — Constituindo, todavia, a ponte em causa uma estrutura unitária, poderão revelar-se necessárias intervenções conservatórias que impliquem, sob o ponto de vista técnico, a intervenção concertada de ambos os municípios;

8.ª — Nessa eventualidade, terão os mesmos a responsabilidade conjunta de acordarem e executarem as obras de conservação que se revelarem necessárias;

9.ª — A Ponte Luís I sobre o Rio Douro foi integrada no plano rodoviário nacional, dando continuidade à Estrada Nacional n.º 1 no tabuleiro superior e à Estrada Nacional n.º 12 no tabuleiro inferior;

10.ª — Os troços de rodovia existentes em ambos os tabuleiros, com a correspondente obra de arte (Ponte Luís I) integraram-se consequentemente no domínio público do Estado — artigo 49.º, n.º 6, da Constituição de 1933; artigo 84.º, n.ºs 1, alínea *d*), e 2 da atual Constituição da República Portuguesa; artigo 4.º, alínea *h*), do Decreto-Lei n.º 477/80, de 15 de outubro, e artigo 14.º, n.º 1, da Lei n.º 10/90, de 17 de março;

11.ª — Presentemente, os troços de rodovia adjacentes a tal ponte encontram-se integrados no domínio público dos municípios respetivos;

12.ª — Todavia, os troços das vias correspondentes à própria ponte, em ambos os tabuleiros, não foram até hoje transferidos para o domínio público das autarquias do Porto e de Vila Nova de Gaia, mantendo-se no domínio público do Estado;

13.ª — A responsabilidade pela conservação de tais troços de via e da correspondente obra de arte, enquanto bens integrados no domínio público rodoviário do Estado, tendo sido atribuída à Junta Autónoma de Estradas, recai presentemente sobre a empresa pública Estradas de Portugal, S. A., por força das disposições conjugadas do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, do artigo 13.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, do artigo 2.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, do artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei

n.º 227/2002, de 30 de outubro, dos artigos 2.º, 4.º, 6.º, n.º 1, e 8.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 239/2004, de 21 de dezembro, do artigo 8.º da Lei n.º 55/2007, de 31 de agosto, dos artigos 2.º, 4.º, n.º 1, 8.º, n.º 1, e 10.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de novembro, e das Bases 2, 3, 4, 7, n.ºs 3 e 4, e 35.º, n.º 1, constantes do anexo ao Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro;

14.ª — Pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, foi atribuído pelo Estado à Metro do Porto, S. A., em regime de concessão, o serviço público do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, tendo o tabuleiro superior da Ponte Luís I sido inserido em tal sistema em regime de exclusivo e continuando o tabuleiro inferior afeto ao tráfego rodoviário, então integrado na Estrada nacional n.º 12;

15.ª — Conforme estatuído na Base VII da concessão, constante do anexo ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, consideram-se afetos à concessão todos os bens, móveis ou imóveis, ligados direta ou indiretamente à implantação e exploração de tal sistema de metro, sendo a concessionária obrigada a mantê-los em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas;

16.ª — A afetação do tabuleiro superior ao sistema de metro ligeiro, nos termos referidos, veio instituir um regime legal de concorrência de responsabilidades pela conservação da Ponte Luís I, mantendo a Estradas de Portugal, S. A., a responsabilidade pela sua conservação na medida em que a ponte está afeta ao tráfego rodoviário, e sendo a Metro do Porto, S. A., responsável pela sua conservação na medida em que a mesma foi afeta ao correspondente tráfego ferroviário ligeiro;

17.ª — No que respeita a obras de conservação a efetuar no tabuleiro superior que não interfiram com os elementos estruturais da ponte, sem relação com a estabilidade da obra de arte, as mesmas serão da responsabilidade exclusiva da Metro do Porto, S. A., por força do disposto na Base VII, n.ºs 1 e 2, anexa ao Decreto-Lei n.º 394-A/98;

18.ª — Relativamente a obras da mesma natureza a efetuar no tabuleiro inferior, serão as mesmas da responsabilidade da Estradas de Portugal, S. A., por força das disposições legais referidas na conclusão 13.ª;

19.ª — No que concerne a obras de conservação dos elementos estruturais da ponte, existirá responsabilidade conjunta de ambas as empresas, recaindo sobre cada uma os encargos financeiros proporcionais ao desgaste provocado na estrutura da ponte pelo tráfego sob a sua jurisdição;

20.ª — Caso tal desgaste seja igual, ou em caso de dúvida, a responsabilidade financeira deverá ser partilhada igualmente por ambas as empresas.

(1) O pedido foi formulado através do ofício n.º 3213, de 14 de junho de 2013, do Chefe do Gabinete, recebido na Procuradoria-Geral da República a 17, e com subsequente distribuição no dia 28 do mesmo mês.

(2) Para além dos protocolos celebrados pelas Câmaras Municipais de Vila Nova de Gaia e do Porto a que seguidamente se fará referência, em que expressamente se consigna que «[...] foi decidido encarregar a sociedade Metro do Porto, S. A., de construir a Ponte Infante Dom Henrique», resulta do ofício dirigido por tal sociedade ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em 15 de julho de 2005, com a referência MP-523443/05, a informação de que a construção da Ponte Infante D. Henrique foi cometida à empresa Metro do Porto, S. A., nos termos de acordo celebrado em 29 de janeiro de 1999, com as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia.

(3) Esta referência consta da página 27 do Relatório de Auditoria n.º 12/2010-2.ª Secção (Processo n.º 34/08), do Tribunal de Contas.

(4) Ofício n.º 1766, de 1 de setembro de 2003.

(5) Plano Rodoviário Nacional.

(6) A referência à existências destes ofícios consta da página 27 do Relatório de Auditoria n.º 12/2010-2.ª Secção (Processo n.º 34/08), do Tribunal de Contas.

(7) Ofício n.º 3192.

(8) Ofício com a referência MP-743845/08.

(9) Ofício com a referência MP-74-3844/08.

(10) Ofício com a referência MP-1080539/11.

(11) Não consta dos elementos recebidos para a elaboração do parecer cópia da comunicação em causa, sendo a mesma referenciada no ponto n.º 3.9 do memorando elaborado pelo IEP em 15 de maio de 2013. Refere-se nesse memorando, a propósito de tal comunicação, o seguinte: «Alega o Município do Porto que o facto de o Município de Gaia ter celebrado idêntico acordo com a MetroP em maio de 2000 e o ter revogado em março de 2005 impossibilita a prossecução efetiva do Município do Porto das suas obrigações, uma vez que a Ponte é intermunicipal, a que acresce a onerosidade de tal processo e o *know-how* exigido, que de facto não dispõe. Por fim o Município do Porto disponibiliza-se para encontrar soluções alternativas para a Manutenção da Ponte Infante D. Henrique».

(12) O artigo em causa foi aditado pela Lei Constitucional n.º 1/89, de 8 de julho. No âmbito da Constituição de 1933, a dominialidade

das estradas e dos caminhos públicos encontrava-se estabelecida no respetivo artigo 49.º, n.º 6.

⁽¹³⁾ *Constituição da República Portuguesa Anotada*, Volume I, Coimbra Editora, 2007, p. 1005.

⁽¹⁴⁾ José Tavares, *Os Princípios Fundamentais do Direito Civil*, Volume II, Coimbra Editora, 1928, p. 353; Cunha Gonçalves, *Tratado de Direito Civil*, Volume III, Coimbra Editora, 1931, p. 112; Diogo Freitas do Amaral e José Pedro Fernandes, *Comentário à lei dos Terrenos do Domínio Hídrico*, Coimbra Editora, 1978, pp. 31-32; Ana Raquel Gonçalves Moniz, *O Domínio Público — O Critério e o Regime Jurídico da Dominialidade*, Almedina, Coimbra, 2005, pp. 415-441; Rui Medeiros e Lino Torgal, in Jorge Miranda-Rui Medeiros, *Constituição Portuguesa Anotada*, Tomo II, Coimbra Editora, 2006, p. 79.

⁽¹⁵⁾ *Tratado de Direito Civil*, Volume III, Coimbra Editora, 1931, p. 119.

⁽¹⁶⁾ Marcello Caetano, *Manual de Direito Administrativo*, 9.ª Edição, Tomo II, Coimbra Editora, 1972, p. 885; Ana Raquel Gonçalves Moniz, *O Domínio Público — O Critério e o Regime Jurídico da Dominialidade*, Almedina, Coimbra, 2005, p. 231.

⁽¹⁷⁾ Diploma que atribuiu à EP — Estradas de Portugal, S. A., a concessão do financiamento, conceção, projeto, construção, conservação, exploração, requalificação e alargamento da rede rodoviária nacional e aprovou as bases da concessão.

⁽¹⁸⁾ Marcello Caetano, *ob. cit.*, pp. 885 e 894; Ana Raquel Gonçalves Moniz, *ob. cit.*, p. 233.

⁽¹⁹⁾ O plano dos caminhos municipais do continente viria a ser aprovado pelo Decreto-Lei n.º 45552, de 30 de janeiro de 1964.

⁽²⁰⁾ Tal diploma foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 360/77, de 1 de setembro. Através do Decreto-Lei n.º 605/72, de 30 de dezembro, estatuiu-se, entretanto, que passariam a ser exercidas pela Junta Autónoma de Estradas as atribuições cometidas à Direção-Geral dos Serviços de Urbanização no Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais e na demais legislação sobre estradas e caminhos municipais.

⁽²¹⁾ Na redação do Decreto-Lei n.º 605/72, de 30 de dezembro.

⁽²²⁾ O Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho, que aprovou a Lei Orgânica da Junta Autónoma de Estradas, estatuiu no seu artigo 2.º, alíneas a) e b), que incumbia à mesma elaborar o plano dos trabalhos de construção, reconstrução e reparação das estradas nacionais, e dar execução aos trabalhos contidos no plano geral aprovado pelo Ministro da Habitação e Obras Públicas ou a quaisquer outros que, embora não previstos naquele plano, tivessem sido superiormente autorizados.

⁽²³⁾ Este diploma foi alterado pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril, pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, e pelo Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março.

⁽²⁴⁾ Este diploma foi alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto.

⁽²⁵⁾ Na redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 98/99, de 26 de julho.

⁽²⁶⁾ *Idem*.

⁽²⁷⁾ *Idem*.

⁽²⁸⁾ Diploma que revogou o Decreto-Lei n.º 184/78, de 18 de julho.

⁽²⁹⁾ Diploma que revogou o Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho, com exceção dos artigos 7.º e 10.º

⁽³⁰⁾ Diploma que revogou o Decreto-Lei n.º 227/2002, de 30 de outubro, bem como os artigos 7.º e 10.º do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho.

⁽³¹⁾ Este diploma foi retificado pela Declaração de Retificação n.º 7-C/99, de 27 de fevereiro, e alterado pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis n.ºs 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro, 268/2003, de 28 de outubro, e 192/2008, de 1 de outubro.

⁽³²⁾ Na redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro.

⁽³³⁾ A redação deste preceito foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro. Na redação original, a redação era a seguinte: “O Estado poderá facultar à concessionária o direito de utilização do domínio público abrangido pelo sistema para efeitos de implantação e exploração das infraestruturas, mediante despacho dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território».

⁽³⁴⁾ A redação atual deste preceito incorpora as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro.

⁽³⁵⁾ *Idem*.

⁽³⁶⁾ Artigo 2.º, n.ºs 1 a 3, do Decreto-Lei n.º 237/99, de 25 de junho.

⁽³⁷⁾ Diploma que viria a ser revogado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

⁽³⁸⁾ O mesmo regime resultava do Código Administrativo de 1940, em cujo artigo 46.º, n.º 1.º, se estabelecia pertencer às câmaras, no uso

das atribuições de fomento, deliberar sobre a construção, reparação e conservação das estradas e caminhos a seu cargo, nos termos das leis especiais.

⁽³⁹⁾ A esta se equiparando a rede de estradas regionais do continente, nos termos do disposto no artigo 12.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, na redação da Lei n.º 98/99, de 26 de julho.

⁽⁴⁰⁾ Veja-se, a título exemplificativo, o disposto no artigo 14.º do Convénio entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Construção de Uma Ponte Internacional sobre o Rio Maças entre as Localidades de Quintanilha (Portugal) e San Martín de Pedroso (Espanha), aprovado pelo Decreto n.º 62/97, de 11 de dezembro, e o artigo 13.º do Convénio entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Construção de Uma Ponte Internacional sobre o Rio Minho, entre as Localidades de Vila Nova de Cerveira (Portugal) e Goyan (Espanha), aprovado pelo Decreto n.º 4/98, de 13 de fevereiro. Estatui-se em tais disposições que cada Estado será proprietário da parte da ponte e acessos correspondentes situados no respetivo território, sendo a titularidade interna determinada pelas respetivas normas nacionais.

⁽⁴¹⁾ *Vide*, a este propósito, as soluções análogas previstas para as pontes internacionais referidas na nota anterior, no artigo 12.º do primeiro e nos artigos 8.º e 11.º do último dos convénios citados. Resulta de tais disposições que cada um dos Estados assumirá a conservação da parte da obra situada no seu território, sem prejuízo de poderem acordar, mediante protocolo, um regime especial para assegurar a conservação da ponte, caso as necessidades técnicas o aconselhem.

⁽⁴²⁾ Como a doutrina vem sustentando, o regime da dominialidade das estradas pressupõe a efetiva destinação das mesmas ao fim público que motivou a respetiva classificação legal, o que sucede, inequivocamente, a partir da abertura ao público do respetivo uso — cf. Marcello Caetano, *ob. cit.*, pp. 896-900; Ana Raquel Gonçalves Moniz, *ob. cit.*, p. 232, nota 329.

⁽⁴³⁾ O Município do Porto parece, aliás, continuar a admitir expressamente tal obrigação, uma vez que, como se refere na nota 11, o mesmo, relativamente à deliberação da Assembleia Municipal revogando uma das cláusulas do protocolo celebrado com a Metro do Porto, S. A., alega ter atuado devido ao facto de o Município de Vila Nova de Gaia ter celebrado idêntico acordo em maio de 2000 e o ter revogado em março de 2005, o que impossibilitou «[...] a prossecução efetiva do Município do Porto das suas obrigações [...]».

⁽⁴⁴⁾ Embora conste da documentação emitida pela EP informação de que os lançamentos adjacentes à Ponte Luís I, respetivamente as EN1 e EN12, foram integradas no património municipal do Porto e de Vila Nova de Gaia, nas margens adstritas a cada um dos municípios, não foi remetida a este Conselho qualquer documentação comprovando tal factualidade bem como o circunstancialismo temporal em que ocorreu.

⁽⁴⁵⁾ Cf. ofício n.º 1766, de 1 de setembro de 2003, remetido pela EP à MP, e a proposta de protocolo remetida pela EP à MP em 2 de maio de 2011 com o ofício Referência 1359 — DPCD/151/2011.

⁽⁴⁶⁾ Ao abrigo de tal disposição legal, o Decreto n.º 178/77, de 31 de dezembro, determinou no seu artigo único que o término da estrada nacional n.º 1 era fixado no quilómetro 301,692, sendo o troço da mesma estrada nacional situado entre os quilómetros 301,692 e 304,192 (Avenida da República) transferido do domínio público do Estado para o do Município de Vila Nova de Gaia. Todavia, pelo Decreto n.º 124/78, de 15 de novembro, foi suprimido o n.º 1 do artigo único daquele diploma, para evitar que o troço de via correspondente à Ponte Luís I fosse retirado da rede rodoviária nacional.

⁽⁴⁷⁾ Assim, a título exemplificativo, pelo Decreto-Lei n.º 55/92, de 13 de abril. Foi desclassificado, passando a integrar a rede municipal, o troço do itinerário complementar 23, constante da relação anexa ao Decreto-Lei n.º 380/85, compreendido entre o nó sul da Ponte da Arrábida e o futuro nó da Barrosa.

⁽⁴⁸⁾ Tais elementos estruturais compreendem o arco, como estrutura principal de suporte, incluindo pilares de suporte do tabuleiro superior e tirantes de suspensão do tabuleiro inferior, e respetivos encontros; o tabuleiro superior, constituído por laje e vigas de suporte à infraestrutura ferroviária e pedonal, e respetivos encontros; e o tabuleiro inferior, constituído por laje e vigas de suporte à infraestrutura rodoviária e pedonal, e respetivos encontros — Cf. proposta de protocolo remetida pela EP à MP em 2 de maio de 2011 (cláusula 2.ª, n.º 1).

⁽⁴⁹⁾ Cf. proposta de protocolo referida na nota anterior (cláusula 2.ª, n.º 2).

⁽⁵⁰⁾ A MP reconhece, aliás, de forma expressa, tal obrigação no que se reporta à respetiva corresponsabilidade pela manutenção da estrutura da ponte, no ofício de 16 de maio de 2011 (Referência MP-1080539/11), remetido à EP, em que declara que, relativamente à Ponte Luís I, as suas responsabilidades, para além do tabuleiro superior, abarcam a manutenção e conservação, na devida parte, das «zonas comuns a ambos os tabuleiros», incluindo o arco da ponte, encontros, pilares e tirantes de suporte dos tabuleiros. E daí que tal

empresa, entre finais de junho e finais de julho de 2003, tenha levado a cabo importantes obras de reforço e reabilitação que, para além do tabuleiro superior, se estenderam ao arco, incluindo os respetivos apoios.

(⁵¹) Tal sucede relativamente à Ponte 25 de Abril, também afeta simultaneamente ao tráfego rodoviário e ferroviário, tendo a responsabilidade pela respetiva manutenção, conservação corrente e periódica, beneficiação, grande reparação ou reformulação sido regulada no Decreto-Lei n.º 95/2008, de 6 de junho, sendo partilhada, nos termos dos artigos 3.º a 5.º do diploma, pela EP, pela Rede Ferroviária Nacional (REFER) e pela LUSOPONTE — Concessionária para a Travessia do Tejo, S. A.

(⁵²) Anote-se que, segundo a EP, «é o trânsito ferroviário que claramente marca a utilização da Ponte Luís I, sendo responsável pela quase totalidade do esforço a que a mesma está sujeita» — Cf.

ponto n.º 6 dos considerandos iniciais do projeto de protocolo referido na nota 48.

Este parecer foi votado na sessão do conselho consultivo da Procuradoria-Geral da República, de 07 de novembro de 2013.

Maria Joana Raposo Marques Vidal — Fernando Bento (relator) — Maria Manuela Flores Ferreira — Paulo Joaquim da Mota Osório Da Mesquita — Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão — Maria de Fátima da Graça Carvalho — Manuel Pereira Augusto de Matos.

Este parecer foi homologado por despacho de 13 de março de 2014, de sua excelência o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Está conforme.

Lisboa, 21 de março de 2014. — O Secretário da Procuradoria-Geral da República, *Carlos Adérito da Silva Teixeira.*

207708433



PARTE E

ESCOLA SUPERIOR DE ENFERMAGEM DE LISBOA

Aviso n.º 4495/2014

1 — Nos termos do disposto no artigo 50.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro e no artigo 19.º da Portaria 83-A/2009, de 22 de janeiro, na redação dada pela Portaria n.º 145-A/2011, de 06 de abril, faz-se público que por despacho de 21 de março de 2014, da Presidente da Escola Superior de Enfermagem de Lisboa (ESEL) se encontra aberto pelo prazo de 10 dias úteis, a contar da data de publicação do presente aviso no *Diário da República*, procedimento concursal comum para preenchimento de 1 posto de trabalho para o exercício de funções correspondentes à categoria de Especialista de Informática na modalidade de relação jurídica de emprego público, a constituir por contrato de trabalho em funções públicas a termo resolutivo incerto, previsto e não ocupado no mapa de pessoal da ESEL aprovado para o ano de 2014.

2 — Para efeitos do estipulado no n.º 1 do artigo 4.º da Portaria n.º 83-A/2009, de 22 de janeiro, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 145-A/2011, de 6 de abril, declara-se não estarem constituídas reservas de recrutamento neste organismo e não ter sido efetuada consulta prévia à Entidade Centralizada para Constituição de Reservas de Recrutamento (ECCRC), por esta ter sido considerada temporariamente dispensada, uma vez que ainda não foi publicado qualquer procedimento concursal para a constituição das referidas reservas de recrutamento.

3 — Para cumprimento do estabelecido no n.º 5 do artigo 6.º, da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, o recrutamento inicia-se de entre trabalhadores com relação jurídica de emprego público previamente estabelecida. Face aos princípios da racionalização, da eficiência e da economia processual que devem presidir à atividade dos serviços públicos, no caso da impossibilidade da ocupação dos postos de trabalho em causa por aplicação do disposto no n.º 5 do artigo 6.º, da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, o recrutamento pode ser feito de entre trabalhadores com relação jurídica de emprego público por tempo determinado ou determinado ou sem relação jurídica de emprego público previamente estabelecida, nos termos do n.º 6 do artigo 6.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, conjugado com o artigo 56.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, conforme despacho de 21 de março de 2014, da Presidente da ESEL.

4 — Local de trabalho: Escola Superior de Enfermagem de Lisboa (ESEL), Lisboa.

5 — Remuneração — Fixada de acordo com a tabela salarial correspondente à categoria para a qual está aberto o procedimento, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 97/2001, de 26 de março.

6 — Características do posto de trabalho: De acordo com o estabelecido no artigo 2.º da Portaria 358/2002, de 3 de abril, o Especialista de Informática desempenha funções de conceção e administração nas áreas de Gestão e Arquitetura de Sistemas de Informação, Infraestruturas Tecnológicas e Engenharia de *Software*, nomeadamente:

- Gerir o parque informático nos diversos polos da escola;
- Assegurar o cumprimento das políticas de TI e SLA definidos;
- Efetuar suporte técnico TI de 2.ª linha;
- Assegurar a comunicação entre a equipa informática e os restantes serviços e fornecedores;

- Contribuir para o processo de documentação de todos os procedimentos relacionados com a função;
- Assegurar o tratamento dos incidentes e pedidos de serviço relacionados com os sistemas de informação e comunicação;
- Tarefas de gestão e configuração da infraestrutura de rede de voz e dados.

7 — Competências essenciais adequadas ao exercício da função:

- Conhecimentos Especializados e Experiência: Conjunto de saberes, informação técnica e experiência profissional, essenciais ao adequado desempenho das funções;
- Iniciativa e autonomia: Capacidade de atuar de modo independente e proativo no seu dia-a-dia profissional, de tomar iniciativas face a problemas e empenhar-se em solucioná-los;
- Análise da informação e sentido crítico: Capacidade para identificar, interpretar e avaliar diferentes tipos de dados e relacioná-los de forma lógica e com sentido crítico;
- Trabalho de equipa e cooperação: Capacidade para se integrar em equipas de trabalho de constituição variada e gerar sinergias através de participação ativa.

8 — Requisitos de admissão:

Poderá candidatar-se ao presente procedimento concursal quem reúna, até ao termo do prazo fixado para a apresentação de candidaturas, os seguintes requisitos de admissão:

8.1 — Os previstos no artigo 8.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, a saber:

- Ter nacionalidade portuguesa, salvo nos casos excetuados pela Constituição, lei especial ou convenção internacional;
- Ter 18 anos de idade completos;
- Não estar inibido do exercício de funções públicas ou interdito para o exercício das funções que se propõe desempenhar;
- Possuir robustez física e perfil psíquico indispensáveis ao exercício de funções;
- Ter cumprido as leis da vacinação obrigatória.

8.2 — Ser detentor de Curso Superior no domínio da Informática, nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do art.º 8.º do Decreto-Lei n.º 97/2001, de 26 de março.

9 — Critérios preferenciais:

- Licenciatura em Informática;
- Experiência profissional comprovada e conhecimentos técnicos e científicos aprofundados e atualizados na área de atuação do conteúdo funcional em apreço (Ensino Superior);
- Certificação profissional específica e atualizada relacionada com o conteúdo colocado a concurso, nomeadamente, em sistemas Microsoft Windows Server, aplicação de gestão de serviço EasyVista e norma ISO/IEC 20000;
- Utilização e administração de diversos módulos informáticos, nomeadamente Windows Server 2003 e 2008, Exchange 2007 e 2010, VMware VSphere, EasyVista 2012 SaaS;
- Conhecimentos de administração de redes (IP — Cisco) e comunicações (VoIP).