
XXXIX

Terrenos de marinha — Arrendamento ou aforamento — Navegação na baía da Guanabara — Portos-conceito e legislação — (Processo n. 6.596-41)

88. — Autorizando a contratar o serviço de navegação e transporte na baía de Guanabara, o decreto-lei n. 1.044, de 1938, estatuiu no art. 8.º:

“Art. 8.º — As condições de construção de cais e pontes de embarque e de desapropriação de terrenos necessários, bem como as condições de encampação, rescisão e reversão, tanto quanto possível nos moldes das concessões de portos, serão reguladas em cláusulas do contrato.”

Da vigente legislação de portos, reformada pelo Governo Provisório, refere-se à concessão de marinhas o decreto n. 24.447, de 1934, ao definir as atribuições dos vários Ministérios:

“Art. 5.º — Competem ao Ministério da Fazenda, a polícia e aos serviços aduaneiros, a fiscalização do seguro marítimo e a concessão de terrenos de marinhas e respectivos acrescidos, de acordo com as disposições das leis e regulamentos fiscais, não revogadas ou modificadas, por este decreto.”

No que concerne à desapropriação de terrenos necessários às obras, dispõe o vigente decreto n. 24.599, de 1934, relativo à concessão de melhoramento de portos nacionais:

“Art. 16 — Serão desapropriados por utilidade pública, se não puderem, ser adquiridos por outra forma, os terrenos e as construções necessários à execução das obras, ficando a cargo exclusivo do concessionário as despesas de

indenização e quaisquer outras decorrentes das desapropriações ou de qualquer outro modo de aquisição, as quais serão levadas à conta do capital do porto, depois de reconhecidas pelo Governo."

89. — Os portos, segundo a explanação de Carvalho de Mendonça, compõem-se em geral de duas partes: uma é a porção de mar ou rio navegável, como tal, por sua natureza, dependência do domínio público federal; e a outra é constituída pelas obras-de-arte feitas para melhorar as suas condições e aparelhá-los para os serviços a que se destinam. Também essa parte é do domínio público federal, por destino, guardando o caráter de inalienabilidade e a sua consagração ao interesse geral. (*O Direito*, vol. 87, págs. 92 e 186.)

Na sua parte fixa, os portos se instalam em terrenos de marinha e nos seus acrescidos, concessíveis por título perpétuo, inmutável, irrevogável. (Ver lei de 15-12-1831, art. 51 § 14; lei de 27-9-1860, art. 2.º, § 17 e de 26-9-1867, art. 39.)

Mandada vigorar pelas leis de 1934, no que toca aos portos nacionais, a legislação sobre concessões de terrenos de marinha e acrescidos, e sobre desapropriações, aplicável ao contrato de navegação na Guanabara, conforme a lei de 1938, segue-se que, para seus serviços fixos, o contratante terá que obter o aforamento desses terrenos ou desapropriá-los.

90. — O arrendamento, de que cogita o contrato, exorbita da lei. Os terrenos de marinha segundo as expressões de Epitácio Pessoa, constituem domínio inpartível da União, até certo ponto *extra commercium* e, como tais, insusceptíveis de arrendamento. Toda a legislação pátria, desde o decreto de 1831 até o decreto-lei n. 2.490, de 1940, (*) só admite sejam objeto de enfiteuse. Um simples contrato, já por si exorbitante da lei, não poderia modificar esse regime.

Não se afigura, pois, lícito conceder o arrendamento requerido.

Haverá, porém, empecilho à outorga do aforamento? Argue-se que a concessão do serviço é por 20 annos, ao passo que a enfiteuse é, por definição, perpétua. Tal, porém, não constitue impossibilidade legal.

As concessões do serviço público, notadamente as de portos, são limitadas no tempo, o que não impede que a concessionária obtenha aforamentos. A concessionária é entidade de direito privado que pode

(*) Ver o decreto-lei n. 3.438, de 17-7-1941.

existir independentemente ou além da concessão: extinta essa, poderá subsistir o titular do domínio útil da coisa anteriormente destinada aos serviços concedidos.

Apresentada, assim, a tese legal que enquadra a espécie, restará examinar a sua aplicação prática.

Sem dúvida, o regime vigente dos aforamentos cogita da preferência e da hasta pública, a que deverá submeter-se o concessionário. (Dec.-lei n. 2.490, citado.) Se carecer do direito de preferência ou se lhe fugir a concorrência, resta-lhe o direito de desapropriação, nos termos do Código civil e do decreto n. 1.021, de 1908, combinados com o decreto n. 24.447, de 1934, e decreto-lei n. 1.044, de 1938.

Cumprе assinalar que, tomando conhecimento do pedido do mesmo contratante, relativo a terrenos do Cais Pharoux, a Diretoria do Domínio vem de decidir que, independentemente de quaisquer audiência, se processe o arrendamento, o qual se não refere a marinha ou acrescidos, mas a construção de edifícios, pontes, flutuantes e estacadas. (*Diário Oficial*, de 10-5-1941.) Não está claro qual o objeto do arrendamento, nem se demonstra não se tratar de acrescidos; nota-se, apenas, que às concessões desse gênero, nas praças 15 de Novembro e Mauá, o Ministério da Marinha declara, em ofício, haver-se oposto, por prejudiciais à navegação e serviço naval.

Cingindo-se ao pedido e ao que consta do processo, não se vê outra solução fora do aforamento ou da desapropriação, mas que não deverá ser adotada antes de estabelecido entendimento com o Ministério da Viação.

Em 17 de maio de 1941.