REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 89

A comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados examinou esta proposta de lei, e entende que ela deve ser aprovada com as emendas que propõe.

Longo seria expor o alcance económico e industrial dum bom pôrto no norte do país; era necessário coordenar a vastidão do *hinterland*, que constitui a bacia do Douro e a máxima parte do noroeste de Portugal, com a capacidade produtiva do solo, e a facilidade de desenvolver algumas indústrias e introduzir outras nas regiões mais densamente povoadas e mais ricas de energia hidráulica.

Estudos e pareceres de engenheiros abalizados e a fôrça das circunstâncias aconselham a considerar como um todo harmónico o pôrto do Douro e o pôrto de Leixões; mostram a impraticabilidade dum bom pôrto moderno no rio Douro, e a exequibilidade dêle na bacia de Leça; a necessidade de melhorar o acesso à navegação habitual do Douro e as operações de carga, descarga e distribuição de mercadorias, a conveniência de ligar os cais do Douro com o pôrto de Leixões, e a necessidade de dar fácil acesso das linhas férreas do país àqueles.

Julgamos que os interêsses actuais ribeirinhos ficam salvaguardados com a norma de trabalhos a fazer, visto a barra do Douro ser melhorada brevemente; que os interêsses dos trabalhadores fluviais e dos donos de barcos terão sempre salvaguarda na actividade do pôrto do Douro e no desenvolvimento marítimo de Leixões.

Emendas

Propomos: substituir no artigo 2.º as palavras «do pôrto de Leixões quando não tenham de ser aplicados às obras do pôrto e barra do Douro», por «das instalações marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), quando concluídas».

Esta redacção corresponde bem à nova organização e atribuições da Junta Autónoma.

Para completamente definir atribuições e o conjunto das obras a realizar nas instalações marítimas do Pôrto, propomos que à base 2.ª se anteponha «1.º»; e se aditem os seguintes números:

«2.º As obras no Douro serão subordinadas a um plano definido, que será elaborado pela Junta Autónoma, de acôrdo com as necessidades da navegação normal, e terá execução depois de aprovado pelo Govvrno.

3.º As ligações ferro-viárias de Leixões com os cais do Douro serão estudadas, construídas e exploradas pelo Estado; podendo, para a construção, a Junta Autónoma, mediante autorização do Govêrno, adiantar ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado até 600.000 escudos, ou a quantia necessária para fazer face ao encargo proveniente de qualquer empréstimo a realizar para a execução desta obra, importâncias estas reembolsáveis pelas disponibilidades a essa data não cativas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

À base 3.ª acrescentar: «sem dependência de duodécimos; e as do decreto de 7 de Fevereiro de 1911 na parte referente ao rio Douro serão exclusivamente aplicadas às obras do pôrto e barra do Douro nos termos do artigo 2.º desta lei».

Sala da Comissão de Obras Públicas, em 3 de Março de 1913.

José Botelho de Carvalho Araújo.
Jorge Nunes.
Joaquim José Cerqueira da Rocha.
Alvaro Poppe.
João Carlos Nunes da Palma.
António Joaquim Granjo.
Ezequiel de Campos (relator).

Senhores Deputados. — Foi presente à vossa comissão de finanças a proposta de lei n.º 73-A, relativa ao pôrto de Leixões e obras do melhoramento do pôrto e barra do Douro, acompanhada pelo parecer da comissão de obras públicas que a considera digna de ser aprovada com as emendas e aditamentos que propõe.

Entre as várias propostas e projectos de lei que a vossa comissão de finanças tem estudado é, sem dúvida, esta uma das mais importantes, não só pela natureza especial do assunto de que se ocupa, como pela repercussão que dela resultará para a economia nacional.

Resolve esta proposta de lei um grande problema de fomento, e pretende resolvê-lo pela adopção duma fórmula que concilia não só os interêsses peculiares ao Douro e sua barra, com os do pôrto de Leixões, mas dá ao mesmo tempo fim à situação mal definida em que relativamente àquele pôrto se encontra a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares.

O relatório que acompanha esta proposta de lei mostra com clareza e precisão que não são antagónicos os dois portos: o do Douro e o de Leixões, antes se completam, formando um sistema em que a cada um dos órgãos componentes competem funções próprias e distintas, mas compatíveis entre si.

Em virtude da necessidade de unificar a administração do pôrto do Douro e do pôrto de Leixões transforma-se na proposta de lei, que analisamos, a Junta Autónoma das Obras da cidade do Pôrto num outro corpo administrativo que se denominará Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), cuja organização e atribuições ficam definidas no artigo 1.º e seus números, que mereceram o apoio da comissão de obras públicas e que também merecem o desta comissão de finanças.

A emenda que ao artigo 2.º propõe a comissão de obras públicas tem grande importância, sob o ponto de vista financeiro, não só porque generaliza às instalações marítimas do Douro as obrigações que o artigo 2.º atribui à exploração do pôrto de Leixões, mas, principalmente, porque limita com mais precisão, do que na proposta de lei, as condições em que o Estado começa a receber os subsídios que tiver fornecido à Junta, provenientes do produto do direito de carga (alínea *a* da base 3.ª) dos impostos do pôrto de Leixões (alínea *b* da base 3.ª), e do complemento até 240.000 escudos de que trata a base 4.ª

Pela base 1.ª fica o Govêrno autorizado a realizar um acôrdo com a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares desobrigando-se o Estado da garantia de juro dos capitais que ela viesse a despender nos termos da base 5.ª da lei de 29 de Agosto de 1889 e desobrigando-a por sua vez de cumprir os encargos a que se referem as alíneas *a*), *b*) e *c*) da base 1.ª da mencionada lei.

Para mais rápidamente ajuizardes da importância da doutrina da base 1.ª da proposta, cuja análise vimos fazendo, resumir-vos hemos o estado actual das relações entre o Estado e a Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares. A lei citada de 29 de Agosto de 1889 promoveu a criação desta companhia, ficando a pertencer ao Estado 55 por cento do capital emitido em acções.

A companhia tomaria de arrendamento a linha de Salamanca à fronteira portuguesa e o Estado elevaria a 270.000 escudos a respectiva garantia de juro; estas duas cláusulas foram cumpridas: a linha de Salamanca foi arrendada e a garantia elevada à verba fixada na lei.

Dispunha mais a lei de 29 de Agosto de 1889 que a Companhia construiria o prolongamento até Leixões do ramal da Alfândega, orçado em 942:000 escudos, faria as obras complementares do pôrto de Leixões até o dispêndio de 1.051:000 escudos e entregaria ao Estado a importância de 4.489:000 escudos despendidos com a construção do pôrto de Leixões; em compensação o Estado entregar-lhe hia a exploração do pôrto até 23 de Setembro de 1980, garantir-lhe hia o complemento do rendimento líquido até o juro de 5 por cento da soma daquelas três verbas, isto é, de 6.482:000 escudos, e finalmente celebrar-se hia um contrato de cuja data se contariam os prazos previstos na lei para a execução das obras. As cláusulas precedentemente enumeradas não foram cumpridas, nem se celebrou contrato algum. Posteriormente, em 1 de Julho de 1903, em lei desta data, estabelece-se no n.º 2.º do artigo 1.º que é autorizado o Govêrno a contratar com a Associação Comercial do Pôrto a construção do prolongamento até Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã à Alfândega, nas condições previstas nas bases anexas à lei de 29 de Agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Pôrto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não fôr essa construção levada a efeito no prazo nelas fixado.

Também êste contrato não foi celebrado e portanto, o Govêrno só tem que realizar acôrdo com a Companhia das Docas. O *Diário do Govêrno* de 4 de Março corrente insere uma representação desta Companhia que não deixa dúvida alguma sôbre a sua atitude em relação ao acôrdo de que trata a base 1.ª desta proposta de lei; a Companhia aceita-a plenamente, solicitando a título de equidade, que na lei figure expressamente uma disposição «com que fique armada para obtemperar à guerra de tarifas, que pode aparecer, quando o desenvolvimento do pôrto de Leixões faça dêste pôrto um competidor sério dos portos espanhóis e das linhas do norte de Espanha».

Concordamos com esta solicitação e por isso adiante vos propomos um aditamento à base 1.ª

Também julgamos justo que o Govêrno autorize a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões) a reembolsar a Companhia das Docas da despesa que fez com o levantamento da planta Loureiro-Viegas utilizada por essa junta e adoptada pelo Sr. Ministro do Fomento na base 2.ª

*
* *

Dá esta comissão o seu inteiro apoio tanto à base 2.ª, como aos dois números aditados pela comissão de obras públicas.

O aditamento proposto com o n.º 3.º carece de justificação por parte desta comissão, visto que se trata dum encargo que de futuro virá a pesar sôbre as disponibilidades do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Já foi votada nesta Câmara e está actualmente submetida ao estudo do Senado, uma proposta de lei relativa a obras e material daqueles caminhos de ferro, na qual está incluída a construção da linha de Contumil, e de Ermezinde a Leixões.

Autorizando agora uma linha marginal, poderá parecer que há uma duplicação escusada de linhas, ligando os mesmos pontos; não sucede, porêm, assim; cada uma destas linhas tem funções muito privativas e muito definidas que justificam a sua coexistência necessária. A linha de cintura é uma linha que terá intenso movimento de passageiros por onde também circulará cómodamente a mercadoria proveniente de Espanha e do norte do país, para ser exportada pelo pôrto de Leixões, e por onde seguirá a mercadoria importada para aqueles destinos; a linha marginal é uma linha de pequeno movimento de passageiros, mas que terá um intenso movimento no serviço próprio dos dois portos complementares (Leixões-Douro), quando as docas funcionarem, além de por ela se fazer o transporte de todas as mercadorias destinadas aos armazêns e fábricas do Pôrto, ou dêstes provenientes e que tenham desembarcado ou embarcado em Leixões.

Tanto esta linha marginal como a de cintura, são exploradas por conta do Estado, o que assegura harmonia de tarifas e conjugação de interêsses.

*
* *

Trata a base 3.ª das verbas que constituirão receitas da Junta Autónoma.

A verba a que se refere a alínea *a*) da base 3.ª calcula-se que se elevará a 210.000 escudos e a da alínea *b*) da mesma base a 14.450 escudos, o que tudo perfaz cêrca de 225.000 escudos.

Para um empréstimo máximo de 7.500.000 escudos a anuidade máxima será de 460.000 escudos à taxa de 6 por cento e para o tempo de 60 anos; desta sorte, a soma das receitas mencionadas nas alíneas *a*) e *b*) da

base 3.ª com o subsídio máximo anual de 240.000 escudos, a que se refere a base 4.ª, assegura inteiramente o serviço do empréstimo projectado.

Para maior clareza, parece-nos conveniente que a parte final da emenda proposta pela comissão de obras públicas à base 3.ª seja reduzida a um parágrafo único, nos termos seguintes:

§ único. As receitas mencionadas no decreto de 7 de Fevereiro de 1911 na parte referente ao rio Douro serão exclusivamente aplicadas às obras do pôrto e barra do Douro, mas sempre sujeitas ao disposto no artigo 2.º desta lei.

*
* *

Aditamento à base 1.ª:

a) À Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares será concedido um diferencial nas tarifas de exploração do pôrto comercial de Leixões para as mercadorias em trânsito de ou para Espanha.

Sala das sessões da comissão de finanças, 6 de Março de 1913.

Francisco de Sales Ramos da Costa.
José Barbosa.
Joaquim José de Oliveira.
Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.
António Joaquim Granjo.
Inocêncio Camacho Rodrigues (relator).

N.º 73-A

Senhores. — De há longos anos que a cidade do Pôrto vem reclamando dos poderes públicos o melhoramento das suas instalações marítimas, indispensável à expansão da sua vida comercial contrariada pelas más condições naturais do pôrto e barra do Douro, pela braveza e desabrigo da costa marítima adjacente e também entorpecida pela lentidão e insuficiência dos trabalhos realizados como seqüência de largos e conscienciosos estudos empreendidos no empenho de conseguir solução satisfatória a tam difícil e complexo problema.

Muitos estudos e trabalhos tem sido efectuados, quer pelo Estado, quer por parte das corporações locais, tendentes a remover os inconvenientes e perigos que o Douro inferior oferece à navegação e que são, principalmente, devidos: à má situação do banco exterior de areia, no qual a violenta rebentação em ocasião de temporais torna freqüentemente impraticável a passagem dos navios; às rochas naturais que se encontram à entrada da barra e dentro do rio, pondo as embarcações em risco de sofrerem grossas avarias; à tendência do cabedelo a avançar para o norte, estreitando sucessivamente a passagem navegável; e, finalmente, à violência da corrente do rio durante as cheias que, além de impedir por vezes, em muitos dias, o movimento da navegação, tem sido causa de grandes desastres para os navios fundeados no pôrto.

Em 1681 a câmara do Pôrto, ouvidos os práticos do rio, da navegação e do comércio, assentou na conveniência da execução dum paredão marginal, pedindo ao Govêrno a nomeação dum técnico para dirigir a obra, que não consta tivesse comêço de execução.

Só em 1790 é que apareceu o primeiro plano regular de obras de que há notícia, devido a Reinaldo Oudinot, e tendente à regularização da barra por meio dum paredão entre a Cantareira e as Felgueiras.

Com aquele engenheiro serviu outro, Luís Gomes de Carvalho, que em 1818 assumiu a direcção dos trabalhos e a quem se devem importantes estudos sôbre as obras a executar nas duas margens do rio para melhoramento da sua barra, estudos que tem sido a base dos realizados posteriormente. E de 1840 a 1846 apresentaram diversos planos Andreas Scheerboom, Dias Damásio e o engenheiro francês Gayffier.

Nos estudos destinados a corrigir as más condições da barra do Douro, reconhecia-se a dificuldade, ou antes impossibilidade, de conseguir uma tal melhoria que viesse a permitir o acesso permanente da navegação. Não seria provável fazer anular a rebentação do banco exterior, nem se vê a possibilidade de atenuar as grandes cheias do rio de modo a reduzir a impetuosa corrente na barra, que veda por muitos dias a entrada dos navios de alto mar.

Estas circunstâncias fizeram de longa data pensar na conveniência de criar na costa próxima um pôrto onde, por ocasião dos temporais e das grandes cheias, as embarcações do comércio aguardassem em segurança o ensejo favorável para demandarem o pôrto fluvial. O exame da costa, nas proximidades do Douro, naturalmente, chamou a atenção para a embocadura do pequeno rio Leça e para os rochedos denominados Leixões que lhe ficam fronteiros no mar; e já no comêço do século XVIII foi apresentado ao Govêrno um plano de aproveitamento daquele local para ali se estabelecer um pôrto de abrigo.

Em 1833 lembrou também o almirante inglês Sartorius o mesmo local para aquele fim. Mas só em 1855 é que foi apresentado o primeiro projecto do pôrto em Leixões pelo engenheiro inglês Freebody, que igualmente projectou o melhoramento da barra do Douro; e no mesmo ano o engenheiro John Rennie dá parecer sôbre estes planos em que não propõe alterações importantes.

Em 1865 foi apresentado ao Govêrno o projecto para o pôrto artificial em Leixões, estudado pelo engenheiro M. A. Espregueira, que em 1866 apresentou também o seu projecto de melhoramento da barra do Douro. E em 1869 tomou a direcção das obras da barra o engenheiro Nogueira Soares, que notávelmente as dirigiu até 1892 e que ao mesmo tempo se ocupou com a maior proficiência dos estudos relativos ao pôrto de Leixões, apresentando em 1878 um primeiro trabalho ainda incompleto, mas no qual já considerava a possibilidade de os navios efectuarem no pôrto de abrigo operações comerciais. E em 1880 os engenheiros Silvério Pereira da Silva e Adolfo Loureiro, num estudo comparativo dos melhoramentos da barra e criação do pôrto de abrigo em Leixões, insistiram pela construção dêste pôrto e consideraram a conveniência da sua adaptação ao serviço comercial e ainda da sua ligação ferro-viária pelo litoral com o Pôrto, estabelecendo-se mais tarde uma ligação directa para a estação de Ermezinde.

Nos anos seguintes à apresentação do projecto de 1865 foram feitos diversos pedidos de concessão da construção de um pôrto de abrigo em Leixões, por Willian and Man-

cel, Frederico Youle, George Hastings e outros, alguns dos quais se propunham estabelecer entre Leixões e o Douro um canal marítimo. E ainda em 1877 o engenheiro inglês Abernethy apresentou projectos de portos em Leixões e Carreiros, também ligados ao Douro por um canal para navios.

Em 1881 foi contratado o engenheiro inglês sir John Coode para dar parecer sôbre o melhoramento da barra do Douro e criação do pôrto em Leixões, servindo êste projecto de base à lei de 26 de Julho de 1882 que autorizou a construção do pôrto por empreitada, a qual foi posta em praça com a base de licitação de 4.500.000 escudos, importância do projecto definitivo organizado pelo engenheiro Nogueira Soares e adjudicada em 1884 aos empreiteiros Daùdernie e Duparchy por 4.489.000 escudos. A empreitada compreendeu sómente as obras do pôrto de abrigo; mas os engenheiros Coode e Nogueira Soares atenderam à conveniência de dispor o pôrto para o serviço comercial, projectando para êsse fim molhes transversais acostáveis partindo do molhe do sul.

A preocupação dominante em todos os estudos era a melhoria da entrada do Douro e a construção do pôrto de abrigo que atenuasse os maus efeitos da sua freqùente interrupção. No pôrto comercial porêm, as obras eram insignificantes. Apenas em 1860 se havia iniciado a construção, concluída muitos anos depois, da nova alfândega, que com o seu cais e vastos armazêns constituíu um importante melhoramento. E tendo sido criada em 1886 a 1.ª Circunscrição hidráulica com sede em Viana do Castelo e que abrangia na sua jurisdição a bacia hidrográfica do Douro, foi-lhe determinada a organização do plano de obras para melhoramento do Douro inferior, sendo em 1887 concluído pelo engenheiro director João Tomás da Costa êsse estudo, que compreendia a regularização das margens e leito do rio entre a ponte D. Luís I e as *Dezóito Braças* e a construção de cais acostáveis, docas de abrigo e de reparação. Dêste plano foi estudada em detalhe a 1.ª secção, que compreendia os cais da margem direita entre a ponte D. Luís I e um ponto a juzante do convento de Monchique, na extensão de 1:625 metros, e era orçada na importância de 3.130.000 escudos.

Pouco tempo decorrido sôbre o início das obras do pôrto de Leixões, começou êste a ser procurado pela navegação, indo ali refugiar-se em 1886 um pequeno navio de vela e tendo já em 1888 entrado 48 navios com a arqueação de 11:354 toneladas, dos quais 28 vinham arribados e 20 para operações comerciais. Em 1889 foi promulgada a lei de 29 de Agosto, que autorizou o Govêrno a conceder a exploração comercial do pôrto à companhia que fôsse organizada pelo sindicato portuense a que se refere a lei de 22 de Julho de 1882, conforme as bases que faziam parte integrante daquela lei. Além da apropriação do pôrto ao serviço comercial segundo o projecto que fôsse aprovado pelo Govêrno, a companhia faria também à sua custa para entregar ao Estado, o prolongamento para Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã à alfândega do Pôrto. E em 1893 foi nomeada uma comissão para organizar o plano de aproveitamento do pôrto para fins comerciais, a qual adoptou o estudo elaborado pelos engenheiros Tomás da Costa e Pereira Dias. Neste estudo aproveitava-se para o estabelecimento imediato de docas comerciais a parte da bacia do pôrto que não tinha altura de água para ancoradouro e propunha-se para futuro desenvolvimento do pôrto de comércio a construção de novas docas na bacia do Rio Leça. O plano, completado com todos os acessórios, representava o primeiro passo para a criação dum pôrto comercial e não apenas o meio de acudir aos impedimentos eventuais da barra do Douro. Não teve porêm seguimento e nenhum melhoramento se realizou no pôrto de abrigo; apenas em 1898 foi aberto concurso para o estabelecimento dalgumas bóias para amarração de navios, concurso que ficou deserto, continuando o pôrto até hoje sem amarrações de confiança para os navios a abrigar!

No emtanto, apesar da falta de comodidades e das suas condições precárias, devidas às avarias que a partir de 1892 diversos temporais haviam produzido nos molhes, o movimento do pôrto aumentava sempre e estabelecia-se um serviço de transportes, em barcas rebocadas do Douro, de mercadorias que na bacia de Leixões eram trasbordadas para os navios de comércio ali fundeados.

De novo se impunha a necessidade de atender ao serviço comercial do pôrto e em portaria de 26 de Setembro de 1900 nova comissão era nomeada para êsse fim, a qual apresentou o seu relatório em 1903, propondo para o pôrto de Leixões o plano de obras da comissão anterior, para o Rio Douro um plano de obras baseado no projecto de 1887, indicando as ligações ferro-viárias a estabelecer entre os dois portos e expondo o modo como entendia poderem obter-se os recursos financeiros indispensáveis.

As obras de Leixões ficariam a cargo da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares, nos termos da lei de 1889, sendo porêm modificadas algumas das suas bases anexas; as obras do Douro seriam executadas pelo Estado ou dadas em parte por concurso a particulares, com a necessária fiscalização do Estado. Foi êste mais um plano que não teve seguimento, representando porêm um progresso sôbre os anteriores, pois agora já o estudo se fazia em conjunto para os dois portos como as suas íntimas relações impõem.

Pelo que respeita ao Douro, prosseguiram os estudos para melhoramento da barra, sendo organizado um novo projecto pelo engenheiro Eduardo Falcão em 1890.

Em 1891, por decreto de 29 de Outubro, passaram as obras da barra para cargo duma Junta, composta por três directores da Associação Comercial, o chefe do Departamento Marítimo e o director da 1.ª Circunscrição Hidráulica. Ao serviço desta Junta entrou o engenheiro Artur Guimarães que logo encetou cuidadoso estudo sôbre todos os trabalhos e estudos anteriores organizando em 1899 um projecto, que modificou segundo indicações das estações superiores, apresentando um novo projecto em 1903.

Êste projecto abrangia o melhoramento da barra e adaptava uma parte da margem direita, no Ouro, para o serviço comercial; não teve porêm execução.

Anteriormente e relacionados com o plano de obras organizado em 1887, haviam sido apresentados, desde 1892, pedidos de concessão dum cais acostável próximo da Alfândega, a fim de poder satisfazer-se, em condições regulares, às necessidades do serviço comercial do pôrto.

Apesar de terem sido abertos dois concursos, levantaram se dúvidas por parte dos serviços aduaneiros e doutras estações oficiais e nenhum melhoramento se realizou, a não ser mais tarde a construção da estação do ramal da Alfândega que veio facilitar os carregamentos e descargas directas entre os barcos e os vagões do caminho de ferro.

Contudo o movimento marítimo e comercial foi aumentando, quer no Douro quer em Leixões, apesar da acentuada insuficiência dum e outro dêstes portos para satisfazerem às exigências sempre crescentes da navegação e do comércio marítimo.

Pelo que a Leixões respeita, os navios entrados que em 1902 haviam sido 600 com a arqueação de 788:667 toneladas, sobem em 1905 a 724 com a arqueação de 1.306:903 toneladas, avultando a tonelagem a partir dêste último ano, principalmente devido à navegação de escala que muito especialmente caracteriza êste pôrto em relação ao do Douro.

A Companhia das Docas, esforçando-se por obter os recursos financeiros que lhe permitissem efectivar a concessão para exploração dada pela lei de 1889, incumbiu em 1907 o engenheiro Adolfo Loureiro de organizar um

novo projecto de adaptação do Pôrto de Leixões ao serviço comercial, o que êle realizou com a colaboração do engenheiro Santos Viegas, sendo o projecto apresentado ao Govêrno em 1908.

Compreende o novo estudo as obras necessárias para defesa dos molhes actuais e melhoria das condições de abrigo; e a construção na bacia do Leça do novo pôrto comercial.

A grande cheia de Dezembro de 1909 com a qual coincidiu um violento temporal na nossa costa de oeste, veio agravar grandemente a má situação dos dois portos, dando origem no Douro a numerosos naufrágios, e perdas de vidas e a um avultadíssimo prejuízo material; e aumentando consideràvelmente as avarias, ainda não reparadas, nos molhes do pôrto de Leixões, também prejudicado pela perda no Douro da maioria das barcas de transporte de mercadorias.

Em 7 de Janeiro de 1910 nova comissão foi incumbida de estudar a situação dos dois portos, apresentando no mês de Abril seguinte o seu relatório, no qual aconselha a construção no Douro duma extensa linha de cais acostáveis e indica diversos trabalhos destinados à regularização das margens e do leito do rio, e ao melhoramento do canal da barra.

Para o pôrto de Leixões a comissão tomou para base de estudo o projecto dos engenheiros Loureiro e Viegas, reduzindo, porém, as instalações projectadas, de acôrdo com a função de pôrto de escala que principalmente lhe atribui.

Com a implantação do novo regime deu-se naturalmente uma expansão de actividade e de iniciativa nas colectividades mais íntimamente integradas na vida nacional e o Pôrto reclamou a execução de há tanto protelada das suas instalações marítimas com razão consideradas como o principal factor do desenvolvimento económico da vasta e rica região de que é centro.

Correspondendo a esta aspiração, foi criada, pelo decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, da iniciativa do então Ministro do Fomento, Dr. Brito Camacho, a Junta Autónoma das Obras da Cidade, à qual ficou incumbida a construção e exploração das obras do pôrto e barra do Douro e o melhoramento da cidade.

Esta nova corporação entrou desde logo em activos trabalhos, mas em breve reconheceu que a sua missão ficaria incompleta se houvesse de restringir-se ao pôrto fluvial, deixando separado dêle o pôrto marítimo acessível à grande navegação.

Ao mesmo tempo os fortes temporais do fim do ano de 1911 e comêço de 1912, aumentando as avarias dos molhes de Leixões, puseram em nova evidência o perigo de deixar permanecer um estado de cousas que já está agravando o comércio com o excesso dos fretes reclamados pela navegação e acabaria por desviar esta de portos assim desacreditados.

Em seguida à visita ao Pôrto do Ministro do Fomento, Dr. Estêvão de Vasconcelos foi, por portaria de 27 de Janeiro de 1912, encarregada a Junta Autónoma, constituída em comissão com representantes de diversas colectividades interessadas, o de mais uma vez abordar o estudo do problema das instalações marítimas da cidade; e aquela comissão, no seu relatório de 25 de Novembro do ano findo, veio trazer um decisivo remate à longa série de estudos anteriores, formulando finalmente as bases duma administração local autónoma única para os portos do Douro e Leixões, à qual seja entregue a construção e exploração das instalações necessárias em cada um dêles, que são como que duas secções do grande pôrto comercial das províncias do norte.

O trabalho da comissão favorávelmente informado pelo Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, foi presente ao Ministro do Fomento poucos dias depois da constituição do actual Govêrno, que coerente com a sua declaração ao Congresso, não podia deixar de adoptar em princípio um plano que tam bem se harmoniza com o seu propósito de promover a expansão económica do país, dando satisfação a uma das mais justas aspirações da laboriosa cidade do Pôrto.

Tomando, pois, por base do plano referido, procurou o Govêrno torná-lo realizável estudando-o nos seus aspectos técnico, financeiro e administrativo.

* * *

Pelo que fica exposto se vê como a sucessão dos estudos feitos, acompanhando a transformação das condições da navegação e do comércio marítimo, levou à conclusão de que, para satisfazer às necessidades económicas das províncias do Norte, não pode limitar-se a execução das instalações comerciais ao pôrto do Douro, impondo-se como melhoramento inadiável a instalação dum pôrto comercial em Leixões, não como concorrente do primeiro, mas como o seu complemento indispensável.

O decreto de 7 de Fevereiro de 1911, que instituiu a Junta Autónoma das Obras da Cidade, incumbiu a esta corporação a construção e instalação de cais, aparelhos de carga e descarga, linhas férreas, armazêns e outras obras e serviços necessários para melhoramento da barra e do rio a jusante da Ponte Luís I, estabelecendo as receitas com que poderá ocorrer à realização dos seus fins. A Junta tem-se dedicado activamente ao desempenho da sua missão, tendo já efectuado alguns trabalhos nas margens do Douro, tratando de adquirir o material conveniente, no qual se compreende uma draga marítima e um aparelho do sistema Lobnitz para corte de rochas, e trazendo adiantada a organização do plano geral das obras a executar.

Do estudo do modo prático de estabelecer o pôrto comercial de Leixões foi, como se disse, encarregada a comissão nomeada em 27 de Janeiro de 1912. Dos dois planos estudados para tal fim, o de 1894, dos engenheiros Tomás da Costa e Pereira Dias, e o de 1907 dos engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas, adoptou a comissão o último, introduzindo-lhe contudo algumas alterações determinadas pelo reconhecimento mais detalhado do terreno e pelo aumento manifestado nos últimos anos na tonelagem média dos navios.

No projecto Loureiro–Viegas, dentro do actual pôrto de abrigo estabelece-se um ante-pôrto de acesso ao pôrto comercial pelo prolongamento do molhe oeste do pôrto de serviço e a construção dum novo molhe ao sul da entrada para as docas, sendo também traçado um canal de acesso daquela entrada para a entrada do pôrto de abrigo. Na bacia do Leça são construídas duas docas de marés, na segunda das quais poderão ser estabelecidas docas para reparação de navios. O traçado daquelas docas foi modificado no estudo feito pelo engenheiro Carvalho de Assunção, obtendo melhor fundação para os muros dos cais e alargando as docas de modo a serem facilitadas as manobras aos navios que as freqùentem. Foram suprimidas as pontes girantes projectadas nas entradas das duas docas, podendo estabelecer-se na entrada da mais interior uma ponte transbordadora. A extensão de cais, segundo o projecto de 1907, é de 2:850 metros, e a superfície molhada das docas é de 23,72 hectares; na variante a extensão dos cais é de 3:795 metros, sendo de 40 hectares a superfície molhada. As docas que no projecto tinham diversas alturas de água, sendo a máxima de 10 metros, ficam na variante, assim como o canal do ante-pôrto, com a profundidade uniforme de 11 metros.

Além da construção destas docas e do ante-pôrto a que já se fez referência, tem ainda de compreender-se no plano das obras a execução dos trabalhos necessários para defesa dos molhes que formam o pôrto de abrigo, nos pou-

tos em que se tem dado sucessivas avarias e ainda a construção dum molhe em prolongamento do molhe do norte, que permita abrigar da vaga de N. W. a curva do molhe sul, garantindo-se ao mesmo tempo maior tranqùilidade às águas na entrada da bacia.

Estas obras demandam estudos muito cuidadosos, e prudentes e para proceder a êles foi já nomeada uma comissão de engenheiros.

Todas as obras são orçadas na importância de 6.250.000 escudos segundo a variante estudada, que apresenta sôbre o projecto de 1907 uma economia de 80.000 escudos. A comissão nomeada em Janeiro de 1912 entende, porêm, que deve contar se com uma despesa mais avultada, dados os imprevistos e contrariedades que se manifestam em obras desta natureza e baseia por isso os seus cálculos financeiros na importância total de 7.500.000 escudos.

Aceite o plano geral apresentado, deverá cuidadosamente estudar-se a ordem da sua execução, determinando as obras que convirá adiar até que a construção das restantes e o comêço da exploração do pôrto permitam fixar com alguma segurança o melhor caminho a seguir.

Parece, em todo o caso, muito conveniente, que desde o início dos trabalhos se proceda à expropriação de todos os terrenos previstos no plano completo e mesmo em futura ampliação, a que a bacia do Leça se presta, a fim de evitar não só o acréscimo do valor que os terrenos virão a adquirir, mas também a execução neles de construções que ainda mais encareçam e dificultem a execução futura das obras.

No seu relatório, a comissão preconiza a imediata construção das docas, deixando para o fim a execução das obras de defesa e melhoramento da bacia exterior. Neste ponto não concorda o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, entendendo, e essa indicação considera a o Govêrno essencial, que as obras na bacia exterior devem ser realizadas o mais cedo possível, depois do estudo ponderado a que se vai proceder desde já, procurando conseguir que sejam executadas conjuntamente com as destinadas ao serviço comercial, mas com os cuidados e a prudência necessários para evitar, na medida do possível, as decepções a que muitas vezes conduzem os trabalhos desta natureza.

*
* *

Estudando o plano financeiro que convenha adoptar para a execução das instalações projectadas, refere-se a comissão às dificuldades que tem impedido a Companhia das Docas de desempenhar-se das obrigações determinadas na lei de 1889, que lhe concedeu a exploração comercial do pôrto de Leixões com o encargo, entre outros, de executar à sua custa todas as obras de apropriação que fôssem necessárias; e encontra como única solução prática ser, por uma nova lei, dispensada a Companhia dos seus encargos para com o Estado, que deverá fazer executar directamente ou por outrem, as obras complementares das existentes. E, nestes termos, considera a hipótese dum empréstimo, para se realizar o equivalente de escudos 7.500.000 em que calcula o custo total das obras, dividido em três séries correspondendo cada uma a 2.500.000 escudos efectivos, com obrigações do tipo de 4 ½ por cento ao ano e a prazo de cinqùenta anos, e com o encargo anual de juro e amortização não excedente a 6 por cento sôbre o capital realizado. A garantia do juro e amortização deve, no parecer da comissão, ser obtida do produto da parte das taxas gerais e locais, cobradas nos portos do Douro e Leixões sôbre a carga e a navegação, e quando tal receita seja insuficiente, completá-la com a proveniente dum imposto novo de 1 por cento *ad valorem* sôbre as mercadorias importadas em todo o país.

Com relação aos impostos de carga e de estadia, concorda o Govêrno na sua aplicação aos encargos dos melhoramentos no Douro e Leixões, dado o seu carácter fundamental, como observa a comissão, de aplicação às obras de portos e constituindo já essas taxas receita das corporações administrativas de portos estrangeiros, especialmente os espanhóis.

Não sendo o produto dêstes impostos suficiente para garantir o serviço do empréstimo e entendendo a comissão que seria inconveniente e injusto sobrecarregar o comércio portuense com mais uma taxa local, propõe a adopção do novo imposto de 1 por cento *ad valorem*, que daria rendimento superior ao necessário para complemento daquela garantia, podendo, porêm, êsse excesso ser destinado com vantagem a trabalhos de melhoramento doutros portos e principalmente do pôrto de Lisboa. O Govêrno encontra, porêm inconvenientes em onerar com novo imposto as mercadorias entradas em todos os portos e não adopta por isso a proposta da comissão, considerando preferível a inscrição anual, no Orçamento do Estado, da verba necessária para o complemento da garantia e serviço do empréstimo, verba que não poderá exceder a 240.000 escudos, sendo presumível que ela se não torne necessária por mais de quatro anos depois de iniciada a exploração do pôrto.

*
* *

Na última parte do seu relatório aborda a comissão o estudo do regime de administração do pôrto que mais convenha estabelecer. Contando que para a execução das obras concorrerá principalmente o capital estrangeiro e que maior atracção haveria para êle se além da construção lhe fôsse ainda confiada a exploração do pôrto por um período suficientemente largo, embora não excedente a 50 anos, exclui esta hipótese contudo apesar das vantagens que poderia apresentar, pela inconveniência de entregar em mãos estranhas um tam importante instrumento da nossa expansão económica, e considera apenas a administração do Estado, ou seja sob a forma centralista ou seja por delegação numa corporação em que estejam representados o interêsse geral e o interêsse local ou regional, pronunciando-se sem hesitação pela última forma indicada.

É igualmente esta a forma de administração que o Govêrno adopta e que está sancionada pela experiência em muitos portos da Europa, África e América, apresentando a constituição de tais corporações muitas modalidades, mas sem perder os traços característicos da autonomia e da representação dos interêsses locais.

A Espanha tem obtido excelentes resultados com as suas Juntas de obras de Barcelona, Bilbau e outros portos.

Entre nós alguns exemplos se podem apresentar destas administrações embora em pequena escala e a comissão cita como um ensaio animador a Junta das obras da barra do Douro, directamente ligada à Associação Comercial do Pôrto e integrada em 1911 na Junta Autónoma das Obras da Cidade; em 1906 foi organizada a administração autónoma do Pôrto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques e em 1907 a do pôrto de Lisboa; e para os Caminhos de Ferro do Estado, desde 1899 se encontra criada uma administração autónoma que tem dado os mais profícuos resultados.

Assente que a administração do pôrto de Leixões seja entregue a uma corporação autónoma e sendo da maior conveniência que aquele pôrto e o do Douro, que nas suas funções se completam, tenham uma administração única, deverá esta ser confiada à Junta Autónoma das Obras da Cidade de Pôrto, que com mais propriedade passará a denominar-se Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), restringindo a sua acção às obras e serviços dos dois portos e deixando de ocupar-se dos melhoramentos da cidade, que de direito competem à sua Câmara Municipal.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO

Além dos vogais que actualmente constituem a Junta, deverão fazer parte daquela corporação, pelo serviço e interêsses especiais que representam, o director da alfândega do Pôrto e um delegado dos armadores e agentes das empresas e companhias de navegação.

Para que possa unificar-se a administração dos dois portos, é necessário que préviamente sejam anuladas as disposições que ainda vigoram da lei de 29 de Agosto de 1889, referentes à exploração do pôrto de Leixões e à construção do caminho de ferro daquele pôrto à alfândega da cidade; para êsse fim deverá entre o Govêrno e a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares realizar-se um acôrdo que mútuamente os desobrigue dos encargos contraídos por aquela lei e que nas circunstâncias actuais não poderiam tornar-se efectivos. O desenvolvimento da exploração dos dois portos, realizados os melhoramentos que se projectam, só pode ser vantajoso para a Companhia, pelo acréscimo de tráfego que levará às suas linhas; e como compensação a quaisquer direitos que, porventura, ainda lhe pertençam por efeito da lei de 1889 e demais legislação vigente, relativa ao pôrto de Leixões, poderá a Junta Autónoma, quando submeter à aprovação do Govêrno a tabela das taxas a aplicar aos serviços do pôrto comercial de Leixões, ser autorizada a estabelecer em favor da Companhia um diferencial nas despesas do pôrto para as mercadorias em trânsito de ou para Espanha.

Concluindo a apreciação do plano proposto, há ainda a considerar a influência que sôbre a vida administrativa da região adjacente ao pôrto de Leixões virá a exercer a criação das novas instalações para a sua exploração comercial. Com efeito, as receitas que se destinam à Junta Autónoma e as que ela já actualmente arrecada, e que em grande parte provêm da navegação que freqüenta o pôrto do Douro, vão ser aplicadas à transformação do pôrto de Leixões, com evidente benefício para as povoações de Matozinhos e Leça e outras da região adjacente, pela valorização da propriedade imobiliária e desenvolvimento do comércio e indústria. Por outro lado o acréscimo das receitas do pôrto de Leixões poderá aplicar-se às obras de melhoramento do pôrto e barra do Douro, que o comércio que há-de continuar a exercer-se na antiga área da cidade do Pôrto não pode dispensar. É, pois, manifesto que a reciprocidade de serviços, já evidenciada entre os portos do Douro e de Leixões, se estende às áreas circundantes, não sendo justo que as povoações vizinhas de Leixões continuem a ser consideradas administrativamente de ordem inferior à do Pôrto. Nesta ordem de ideas julga o Govêrno atendível a proposta da comissão para que ao concelho do Pôrto sejam anexadas as freguesias de Matozinhos, Leça e outras compreendidas na zona beneficiada pelo pôrto comercial de Leixões.

Não teve a comissão no seu plano a considerar as ligações ferro-viárias indispensáveis dos dois portos entre si e com a região que servem. Dêste importante problema se ocupa há muito a administração dos Caminhos de Ferro do Estado; e na proposta de lei relativa à rêde ferro-viária do norte, que o Ministro do Fomento teve a honra de apresentar ao Congresso em 7 do corrente mês, estão incluídas as linhas de Contumil e Ermezinde a Leixões, que estabelecem aquelas ligações.

*
* *

Tendo esboçado a largos traços a história do melhoramento das instalações marítimas do Pôrto, procurámos acentuar os pontos capitais dessa longa série de estudos e trabalhos que, tendo a princípio como único objectivo a melhoria das más condições da barra do Douro, logo revelava a necessidade da criação dum pôrto de abrigo na costa próxima, acentuava em seguida a conveniência de facilitar nesse pôrto as operações comerciais dos navios abrigados, e finalmente impunha a adaptação do pôrto de abrigo a pôrto de velocidade e de comércio. Como coroamento de todos os estudos resultou, em conclusão, a necessidade dos dois portos do Douro e de Leixões, complementares e não rivais, constituírem, sob uma administração única, o pôrto comercial da região do norte de que é centro o Pôrto. Entregue ao Govêrno o último plano elaborado em obediência a êste *desideratum*, foi êle cuidadosamente estudado, como dissemos, sob os aspectos técnico, económico, financeiro e administrativo, sendo adoptado nas suas principais disposições e introduzindo-se-lhe algumas alterações que julgamos ter deixado justificadas. É o resultado dêste estudo que temos a honra de apresentar à vossa esclarecida apreciação, concretizado na seguinte

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º É autorizado o Govêrno, em harmonia com as bases anexas à presente lei e que dela ficam fazendo parte integrante:

1.º A proceder, por intermédio da Junta Autónoma das obras da cidade do Pôrto, que passa a denominar-se Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Pôrto (Douro-Leixões), à exploração comercial do pôrto de Leixões, e à execução das novas obras destinadas àquele fim e à defesa e ampliação das actuais, assim como à conservação e beneficiamento do pôrto.

2.º A modificar os artigos 1.º e 2.º do decreto com fôrça de lei de 7 de Fevereiro de 1911, que instituíu a referida Junta, no sentido de incluir na sua jurisdição os serviços actualmente a cargo da 1.ª Direcção de Serviços Fluviais e Marítimos, na parte do rio Douro a juzante da ponte Luís I, e bem assim a alargar-se até o pôrto de Leixões, restringindo-a no que diz respeito à reforma da cidade; e de aumentar ao número de membros da Junta dois vogais, sendo um o director da alfândega do Pôrto, e o outro eleito pelos armadores e agentes das empresas e companhias de navegação.

3.º A modificar o artigo 12.º do mesmo decreto, no sentido de eliminar as suas alíneas *b*) e *e*) e §§ 1.º e 2.º, podendo transferir os direitos e obrigações referentes à construção do Palácio da Justiça do Pôrto para a Câmara Municipal da mesma cidade.

4.º A reünir, em um só diploma, as disposições contidas nesta lei e suas bases e as do referido decreto, com fôrça de lei, de 7 de Fevereiro de 1911, com as modificações a que se referem os n.ºs 2.º e 3.º dêste artigo.

Art. 2.º Os subsídios entregues à Junta, nos termos das alíneas *a*) e *b*) da base 3.ª, anexa à presente lei, e as importâncias constantes da base 4.ª, serão restituídas, sem juro, ao Estado pelos lucros líquidos anuais da exploração do pôrto de Leixões, quando não tenham de ser aplicados às obras do pôrto e barra do Douro, e o resultado da exploração a cargo da Junta constituirá receita do Estado, depois de satisfeitas todas as despesas e encargos.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Base 1.ª

O Govêrno realizará um acôrdo com a Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares, pelo qual fique desobrigado da garantia de juro de 5 por cento dos capitais que ela viesse a despender, nos termos da base 5.ª da lei de 29 de Agosto de 1889, ficando por sua parte a Companhia dispensada:

a) De entregar ao Estado a importância de 4.489.000 escudos, despendida com a construção do pôrto de Leixões, a respeito do qual caducarão os direitos, concessões e encargos que lhe foram outorgados pela mencionada lei;

b) De tomar a seu cargo a construção e a exploração

das obras e instalações de apropriação do pôrto de Leixões ao serviço comercial, de custo computado em 1.051.000 escudos, perdendo também o direito à posse, prevista na mesma lei, de quaisquer terrenos conquistados ao mar e não aproveitados naquela apropriação;

c) De executar a construção do prolongamento até Leixões, do ramal do caminho de ferro de Campanhã à Alfândega, de custo calculado pelo mesmo diploma em 942.000 escudos.

Base 2.ª

As obras a executar no pôrto de Leixões visarão à sua adaptação ao serviço comercial e à consolidação e defesa dos molhes actuais, devendo:

a) As primeiras ser subordinadas ao projecto elaborado pelos engenheiros, Adolfo Loureiro e António dos Santos Viegas, por incumbência da Companhia das Docas do Pôrto e Caminhos de Ferro Peninsulares, modificado pela variante estudada pelo engenheiro Henrique de Carvalho de Assunção, a convite da Junta Autónoma das obras da cidade do Pôrto, projecto e variante que se acham aprovados pelo Govêrno;

b) As segundas ser subordinadas ao projecto que fôr aprovado pelo Govêrno, e cujo estudo se acha incumbido à comissão nomeada por portaria de 13 de Fevereiro de 1913.

Base 3.ª

Constituirão receitas da Junta, a partir do dia 1 de Julho de 1913, além daquelas que já lhe pertencem pelo decreto, com fôrça de lei, de 7 de Fevereiro de 1911, e nos termos e com as condições aí estabelecidas:

a) O produto do direito de carga, que se arrecadar pela Alfândega do Pôrto e sua delegação em Leixões, criado pela lei de 16 de Setembro de 1890, e bem assim a parte correspondente do imposto extraordinário, criado pela lei de 25 de Junho de 1898;

b) O produto dos impostos do pôrto de Leixões, designados nas tabelas A, B e D, do decreto de 27 de Maio de 1893, e bem assim as percentagens que, sôbre os mesmos incidem provenientes dos impostos adicional, complementar e extraordinário, criados respectivamente pelas leis de 27 de Abril de 1882, 30 de Julho de 1890 e 25 de Junho de 1898.

Todas estas importâncias, sem excepção, compreendendo as do decreto de 7 de Fevereiro de 1911, serão incluídas no Orçamento Geral do Estado, quer como receita, quer como despesa; e serão mensalmente liquidadas e satisfeitas à Junta, em correspondência com o produto total arrecadado.

Base 4.ª

Em cada um dos orçamentos gerais do Estado dos anos económicos de 1914–1915, e seguintes, será inscrita uma verba, não excedente a 240.000 escudos, destinada a completar, com as receitas previstas nas alíneas *a*) e *b*), da base anterior, a importância necessária para satisfazer o encargo dos empréstimos que a Junta carecer de levantar para a execução das obras superiormente aprovadas e que se acham orçadas num máximo de 7.500.000 escudos.

O encargo total dos empréstimos não poderá exceder a anuidade correspondente a 6 por cento do capital efectivamente realizado, e o período de amortização não poderá ir além de sessenta anos, a contar da data do contrato.

As importâncias de suprimento do Estado serão pagas semestralmente.

Base 5.ª

Convertidas em lei as presentes bases, o Govêrno decretará a anexação, ao concelho do Pôrto, das freguesias de Matozinhos e Leça da Palmeira, Guifães e Santa Cruz do Bispo, pertencentes ao concelho de Bouças e parte das freguesias de Custóias e Perafita, que ficarem dentro da nova estrada de circunvalação do primeiro daqueles concelhos.

Sala das Sessões, em 18 de Fevereiro de 1913.

Afonso Costa.
António Maria da Silva.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

58—Imprensa Nacional—1912-1913