

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PARECER N.º 33

Senhores Deputados.— A vossa comissão de obras públicas é de parecer que o projecto de lei n.º 31-A, merece a vossa inteira aprovação, visto ser destinado a satisfazer as exigências do movimento marítimo e do desenvolvimento comercial do pôrto de Lisboa.

Dispensa-se a vossa comissão de obras públicas de desenvolvidamente justificar este projecto visto essa justificação se achar largamente feita no relatorio que precede o mesmo.

Lisboa, Sala das Sessões da comissão de Obras Públicas, em 17 de Fevereiro de 1914.

*Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.*

*Francisco de Sales Ramos da Costa.*

*João Carlos Nunes da Palma.*

*Álvaro Poppe.*

*Ezequiel de Campos.*

*José Botelho de Carvalho Araújo.*

*António Ribeiro de Paiva Morão, relator.*

Senhores Deputados.— A vossa comissão de finanças examinou com especial cuidado o projecto de lei n.º 31-A, apresentado à consideração do Parlamento, em 11 de Fevereiro proximo findo pelo Deputado Sr. António Maria da Silva relativo às obras a executar no pôrto de Lisboa.

É incontestável a vantagem de executar as obras de que tanto carece o maior e melhor pôrto do nosso país, por isso que sem elas arriscamos o futuro não só da cidade de Lisboa, mas também de toda a nação.

Dotar o pôrto de Lisboa com os melhoramentos a que o projecto se refere é uma

necessidade inadiável e de há muito reconhecida.

A única dificuldade a vencer era a obtenção dos meios pecuniários, mas no projecto apresenta-se a maneira, talvez a única, de resolver o problema pelo lado financeiro.

O empréstimo feito pela emissão de títulos amortizáveis está garantido, como bem diz o relatório, que precede o projecto, pelos rendimentos próprios da exploração do pôrto e, portanto, nada se oferece à comissão que se possa opor à realização de um tam grande e importante melhoramento público.

A vossa comissão de obras públicas já emitiu o seu parecer encarando o problema sob o ponto de vista técnico e deu-lhe a sua plena aprovação.

Em vista do exposto é a vossa comissão de finanças de opinião, que o projecto a que este parecer se refere merece a vossa aprovação.

Sala das sessões da comissão de finanças, 4 de Março de 1914.

*Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.*

*José Dias Alves Pimenta.*

*Tomé José de Barros Queiroz.*

*José Tristão Pais de Figueiredo.*

*Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.*

*Joaquim José de Oliveira.*

*Luís Filipe da Mata.*

*Joaquim Portilheiro.*

*João Pedro de Almeida Pessanha.*

*Francisco de Sales Ramos da Costa.*

## Projecto de lei n.º 31-A

O pôrto de Lisboa que, pelas notáveis condições naturais e privilegiada situação geográfica, é com razão considerado como importantíssimo factor da riqueza nacional, não tem ainda hoje os seus serviços montados de modo a poder corresponder à sua elevada função.

De longa data se vem procurando dotar o nosso primeiro pôrto com as obras e instalações reclamadas pelas necessidades da navegação e do comércio, tendo sido elaborado em 1873 um primeiro plano de obras bastante completo, mas que não teve realização, organizando se sómente em 1884 um novo plano geral, que serviu de base às obras desde então realizadas na margem direita do Tejo, entre Santa Apolónia e Alcântara (1.ª secção) e de Alcântara à Torre de Belém (2.ª secção).

As obras da 1.ª secção, orçadas em 10.800 contos, foram contratadas em 1887 com o empreiteiro francês H. Hersent, sendo por motivo da crise financeira suspensas em Julho de 1892 e pouco depois continuadas por administração directa do Estado até Maio de 1894, retomando-as naquele ano o mesmo empreiteiro com novo contrato para a conclusão da secção segundo um projecto reduzido e compreendendo não só a construção mas ainda a exploração das obras.

Por circunstâncias conhecidas e que inútil se torna enumerar aqui, só em 1907 entrou o Govêrno na posse plena das obras, achando-se já então concluídas as da (2.ª secção).

Entendeu o Govêrno que a administração do primeiro pôrto do país não devia ser entregue a uma entidade a êle estranha e antes deveria manter-se sob a acção do Estado, embora confiada por delegação a uma entidade dotada de conveniente autonomia, como em diversos portos estrangeiros se pratica com manifesta vantagem e entre nós fôra realizado desde 1899 nos Caminhos de Ferro do Estado, com o mais feliz resultado, tendo sido, também estabelecido em 1906 no nosso pôrto de Lourenço Marques.

Foi assim organizado, pela lei de 11 de Março de 1907, o Conselho de Administração do Pôrto de Lisboa, que no dia 8 de Maio seguinte tomou conta das obras da 1.ª e 2.ª secções e ainda da parte da 3.ª secção compreendida entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo, na qual apenas se haviam construído alguns aterros, mas onde de há muito se fazia importante serviço comercial nos diversos cais e pontes pertencentes a particulares.

Já então era sentida a necessidade de completar algumas das obras existentes

e realizar outras complementares, assim como construir armazéns, adquirir material de equipamento dos cais e, enfim, prover às deficiências que a experiência da exploração, nos anos anteriores, acusara e, para tal fim, algumas disposições foram inseridas nas bases que fazem parte integrante da lei. De facto alguns d'esses trabalhos foram executados, tendo-se procedido à cobertura do *enclave* anteriormente destinado a um desembarcadouro flutuante em Santa Apolónia, aumentando assim o cais acostável a navios em uma centena de metros, melhoraram-se as linhas férreas de serviço, adquiriram-se dois rebocadores, uma draga e alguns guindastes eléctricos, ampliou-se a área coberta de 14:000 metros quadrados para 40:000 metros quadrados e deu-se começo, por empreitada geral, à adap-

tação da doca de Alcântara ao serviço comercial e ao prolongamento do molhe oeste da doca de Santos, obras estas que permitirão utilizar uma nova extensão de 2:300 metros de cais.

Mas novos trabalhos são exigidos pelo movimento marítimo crescente e pelo desenvolvimento comercial. Em 1870 entraram no pórto de Lisboa 2:461 navios, com uma arqueação total de 632:343 toneladas; decorridos trinta anos, em 1900, o número de navios entrados sobe a 2:772 e a respectiva tonelagem a 3.612:051. E no fim do decénio seguinte, em 1910, o número de navios entrados é de 3:541 e a arqueação total atinge 8.117:282 toneladas.

Do comércio marítimo nos últimos anos dá idea o quadro seguinte:

Anos	Mercadorias descarregadas				Mercadorias carregadas			
	Toneladas			Total	Toneladas			Total
Comércio estrangeiro	Comércio ultramarino	Comércio de pequena cabotagem	Comércio estrangeiro		Comércio ultramarino	Comércio de pequena cabotagem		
1905 . . . . .	1.013:467	55:703	47:336	1.116:506	262:992	56:988	86:990	406:970
1906 . . . . .	1.071:250	50:793	52:411	1.174:454	329:897	57:622	75:951	463:470
1907 . . . . .	1.096:024	49:618	56:618	1.202:260	310:887	64:945	74:895	450:727
1908 . . . . .	1.158:250	70:600	52:499	1.281:349	329:600	70:906	78:616	479:122
1909 . . . . .	1 160:227	67:518	54:662	1.282:407	440:112	72:542	81:074	593:728
1910 . . . . .	1.181:253	75:977	67:684	1.324:914	446:666	76:463	83:082	606:211
1911 . . . . .	1.199:643	74:789	58:735	1.333:167	408:330	73:347	85:356	568:033

Não basta, pois, o que está feito ou em via de execução. Torna-se necessário aumentar a extensão dos cais acostáveis e a área coberta para abrigo de mercadorias, assim como completar o equipamento dos cais e executar diversas obras complementares.

É indispensável assegurar a conclusão rápida das obras em execução na doca de Alcântara e doca de Santos, para o que não são suficientes os recursos actuais da administração do pórto; convém proceder à construção do molhe de leste da última doca, não só para conveniência do comércio como para reduzir o grande enlodamento que se produz naquela parte da margem; e urge prolongar para leste o muro do cais de Santa Apolónia e realizar as obras da 3.<sup>a</sup> secção até o Poço do Bispo, o que dará novas comodidades ao co-

mércio e permitirá ampliar, por forma a satisfazer cabalmente ao serviço, a actual estação de caminho de ferro de Santa Apolónia.

Todas estas necessidades tem sido ponderadas ao Govêrno pelo conselho de administração do pórto de Lisboa, que igualmente chamou a sua atenção para a conveniência de se proceder ao estudo de conjunto das obras e instalações do pórto, organizando-se um plano geral, ao qual devam obedecer todas as que sucessivamente tenham de ser executadas para que sejam amplamente satisfeitas as conveniências do comércio e da navegação. Dêste importante estudo se está ocupando uma comissão técnica nomeada por portaria de 7 de Outubro de 1913.

Porêr, qualquer que venha a ser o plano proposto pela comissão, não pode

haver dúvida de que todas as obras e instalações acima enumeradas são inteiramente indispensáveis; e é da maior urgência que se procure obter os recursos necessários para lhes ser dada imediata execução, à medida que a comissão fôr apresentando as diversas partes do seu estudo que as compreenda. Esses recursos podem provir duma operação financeira, seguramente garantida pelas receitas líquidas da exploração, como vai provar-se.

Com efeito, os trabalhos acima mencionados, que é de urgência executar, darão lugar, segundo os estudos feitos, à seguinte despesa:

Modificação da doca de Alcântara e construção do molhe oeste da doca de Santos . . . . .	1:000.000\$
Construção do molhe leste da mesma doca . . . . .	1:600.000\$
Construção da 3.ª secção (Santa Apolónia ao Poço do Bispo) . . . . .	1:300.000\$
Cais da Alfândega, aquisição de material de equipamento, instalações de carvão, armazéns e outras obras complementares . . . . .	1:100.000\$
<b>Total . . . . .</b>	<b>5:000.000\$</b>

As receitas líquidas da exploração na gerência da administração autónoma, não entrando com as despesas de estabelecimento (obras novas e material) são, em números redondos:

1907-1908 . . . . .	168.000\$
1908-1909 . . . . .	195.000\$
1909-1910 . . . . .	234.000\$
1910-1911 . . . . .	244.000\$
1911-1912 . . . . .	215.000\$
1912-1913 . . . . .	307.000\$

Como a receita líquida do ano de 1912-1913 excedeu em muito as previsões, tomaremos para valor da receita disponível não os 307.000 escudos acima indicados, mas sim a média (260.000 escudos) das receitas dos dois últimos anos económicos.

Considerando, porém, que o crescimento anual das mesmas receitas seja de 5 por cento, limite sensivelmente in-

ferior ao já registado no sexénio 1907-1908 a 1912-1913, obtêm-se no período da construção, computado em seis anos, a contar de 1 de Julho de 1914, e desde que se não destina verba alguma para despesas de estabelecimento (material e obras novas), as seguintes receitas líquidas:

1913-1914. 260.000\$ + 5 % =	273.000\$
1914-1915. 273.000\$ + 5 % =	286.600\$
1915-1916. 286.000\$ + 5 % =	300.900\$
1916-1917. 300.900\$ + 5 % =	315.900\$
1917-1918. 315.900\$ + 5 % =	331.700\$
1918-1919. 331.700\$ + 5 % =	348.300\$
1919-1920. 348.300\$ + 5 % =	365.700\$
1920-1921. 365.700\$ + 5 % =	383.985\$

Elevando se, como se viu, a 5:000 000\$ a importância indispensável para os trabalhos referidos, conclui-se que os encargos totais do empréstimo a realizar para obter os fundos necessários, fixado em 5,75 por cento o juro máximo dos títulos a emitir e sendo o período de amortização de cinquenta anos, seriam satisfeitos pela anuidade de 309.869\$, fazendo se o pagamento semestralmente. Se, porém, a emissão fôr realizada em quatro séries, a partir de 1 de Julho de 1914, sendo a primeira série de 2:000.000\$ destinados aos primeiros três anos da construção e as restantes de 1:000.000\$ nos anos seguintes, os encargos seriam, por anos económicos:

1914-1915. 2:000.000\$ 5,75 %	115.000\$
1915-1916. 2:000.000\$ 5,75 %	115.000\$
1916-1917. 2:000.000\$ 5,75 %	115.000\$
1917-1918. 3:000.000\$ 5,75 %	172.500\$
1918-1919. 4:000.000\$ 5,75 %	230.000\$
1919-1920. 5:000.000\$ 5,75 %	287.500\$
1920-1921. Anuidade . . . . .	309.869\$

Deduzindo os encargos anuais, durante os primeiros seis anos, das receitas líquidas da exploração, obteremos os seguintes saldos disponíveis:

	Encargos	Saldos disponíveis
1914-1915 . . . . .	115.000\$	171.600\$
1915-1916 . . . . .	115.000\$	185.900\$
1916-1917 . . . . .	115.000\$	200.900\$
1917-1918 . . . . .	172.500\$	159.200\$
1918-1919 . . . . .	230.000\$	118.300\$
1919-1920 . . . . .	287.500\$	78.200\$
1920-1921 . . . . .	309.869\$	74.116\$

Estes saldos, que a partir do último ano mencionado irão sempre, em aumento, visto que o encargo se torna constante, permitem ocorrer a obras urgentes, cuja necessidade se vá manifestando, além das acima previstas.

Se a cobrança do empréstimo se fizesse por uma só vez, no ano económico de 1914-1915, haveria a pagar, no período considerado, a importância de 309.869  $\times 7 = 2.169.083$  escudos; mas como as receitas líquidas da exploração somariam 2.333.085 escudos, resultaria um saldo de 164.002 escudos, sem entrar em conta com o juro da parte do empréstimo não aplicada nos diversos anos.

Em vista do exposto e atendendo à urgente necessidade de executar as obras e adquirir o material a que fizemos referência, venho submeter ao vosso esclarecido critério o seguinte

#### PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É autorizado o Governo a levantar, mediante a emissão dos necessários títulos de dívida pública, até 5.000 contos (ouro ou equivalente) e a applicá-los sucessivamente no porto de Lisboa à conclusão da modificação da doca de Alcântara e construção do molhe oeste da doca de Santos, à construção do molhe leste da mesma doca, à construção da 3.ª secção (de Santa Apolónia ao Poço do Bispo) e aos trabalhos do cais da Alfândega, aquisição de material de equipamento, instalações de carvão, armazéns e outras obras complementares.

§ único. Os títulos acima referidos serão isentos de impostos, do valor nominal e tipo de juro mais acomodados às condições dos mercados financeiros, de modo que os encargos efectivos, incluindo a amortização, não excedam a anuidade de 309.869\$.

A amortização efectuar-se há semestralmente, por sorteio ou compra no mercado, no prazo máxima de cinquenta anos. A respectiva anuidade será paga pela Junta

do Crédito Público, para o que lhe serão entregues mensalmente pelo Conselho de Administração do Porto de Lisboa as quantias necessárias.

A emissão será feita por uma só vez ou em quatro séries, a começar em 1 de Julho de 1914, sendo a primeira de 2.000 contos e as restantes de 1.000 contos, podendo o Governo vender ou mobilizar os títulos nas melhores condições, quando o julgar oportuno.

Art. 2.º Os encargos deste empréstimo, na sua totalidade, serão satisfeitos por parte das importâncias que forem ficando disponíveis das receitas anuais da exploração.

Art. 3.º Os recursos obtidos nos termos do artigo 1.º serão gradualmente applicados com os limites seguintes:

	Escudos
Modificação da doca de Alcântara e construção do molhe oeste da doca de Santos . . .	1:000.000
Construção do molhe leste da mesma doca . . . . .	1:600.000
Construção da 3.ª Secção (Santa Apolónia ao Poço do Bispo) . . . . .	1:300.000
Cais da Alfândega, aquisição de material de equipamento, instalações de carvão, armazéns e outras obras complementares . . . . .	1:100.000
Total . . . . .	<u>5:000.000</u>

§ 1.º Incumbirá ao Conselho de Administração do Porto de Lisboa fixar a ordem de preferência a dar à execução das obras acima mencionadas.

§ 2.º O saldo que porventura resultar dalguma destas verbas poderá, precedendo autorização do Governo, ser destinado a reforçar qualquer das restantes.

Art. 4.º O Governo dará anualmente conta ao Congresso do uso que fizer desta autorização.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 11 de Fevereiro de 1914.

*António Maria da Silva.*