

PARECER N.º 62

Senhores Senadores. — A vossa comissão de engenharia, a quem foi presente o projecto de lei n.º 11-A, apresentado pelo seu illustre colega José Nunes da Mata, tem a expor-vos o seguinte:

Trata-se da construção dum pôrto de abrigo na formosa baía de Cascais, que o falecido estadista Mariano de Carvalho, de inegável talento, já pensara, há uns vinte anos, em dotar com um pôrto de abrigo que fôsse simultaneamente pôrto franco; nestas condições o empreendimento seria possível e certamente acorreriam capitais a empregar-se nessa obra custosa, mas com todas as probabilidades lucrativas.

Esse projecto porém, fracassou como agora fracassaria perante a opposição, mais ou menos justificada, do comércio de Lisboa que, ansiando pelo pôrto franco, julga que seria muito prejudicado se êle se construísse fora do Tejo, a 25 quilómetros da cidade, quando se pode fazer muito mais próximo dentro do pôrto de Lisboa que, com a sua barra de uma milha de largura, é um dos melhores portos do mundo.

Obedecendo a esta maneira de ver, foi votado, há poucos dias, pelo Senado o projecto dum pôrto franco dentro do Tejo, e daí o ficar o pôrto artificial a fazer em Cascais com a única vantagem de pôrto de abrigo. É certamente grande esta vantagem; muito bem está ela salientada no proficiente relatório do autor do projecto, e se as

circunstâncias financeiras do Tesouro Público permitissem que êle fôsse construído por administração directa, ou pelo menos, um pequeno quebra mar, que a partir da cidadela abrigasse uma parte da baía dos ventos de SO. de forma a dar segurança às pequenas embarcações e a garantir um desembarque seguro de passageiros, a vossa comissão não lhe negaria o seu entusiástico aplauso.

Infelizmente, porém, o Tesouro Público está longe de estar desafogado e o recurso a uma empresa adjudicatária, que evidentemente, antes de tudo, estuda qual a margem de lucros para os quantiosos capitais a empregar, não nos parece viável; porque não gozando os navios das facilidades dum pôrto franco, que tem aliás a uma hora de distância, no pôrto de Lisboa, só ali entrariam para desembarcar passageiros e bagagens e adquirir frescos e só em poucos dias do ano, em que porventura a barra de Lisboa fôsse de difícil acesso, procederiam no projectado pôrto de abrigo a cargas e descargas dalguma importância.

Nestas circunstâncias a margem de lucros para os capitais empregados seria nula; e como à vossa comissão se afigura menos próprio votar um projecto de lei cuja realização préviamente julga impraticável, tendo a maior consideração pelo seu autor e reconhecendo os intuitos patrióticos com que êle foi apresentado, não pode dar-lhe o seu voto favorável, deixando à douda apreciação do Senado a resolução do assunto.

Sala das sessões da comissão, 13 de Fevereiro de 1912.

Alfredo José Durão.

Tomás Cabreira.

José Nunes da Mata, vencido.

Domingos Tasso de Figueiredo, relator.

N.º 11-A

Senhores Senadores: — Tendo sido presente a êste Senado um importante projecto de lei referente a um vasto pôrto franco em Lisboa, o qual deve vir a dar notável impulso ao movimento comercial do primeiro pôrto do país, entendo entretanto que, para se conseguir um completo resultado, se torna de inadiável necessidade a construção dum pôrto de abrigo ou ante-pôrto fora da barra do Tejo e perto da costa. Para um tal efeito, tomo a liberdade de apresentar um projecto de lei, que vem portanto constituir um complemento ao já apresentado, estando com êle harmonizado nas suas linhas gerais.

Entre os locais fora da barra do Tejo não há um só que ofereça as múltiplas vantagens que oferece a baía de Cascais, e por isso entendo que aqui é que fica bem o pôrto de abrigo. Como há meses escrevi um opúsculo com o título *O futuro do pôrto de Lisboa*, em que faço essa demonstração, permiti que, como relatório, apresente as primeiras páginas desse modesto livro, as quais entretanto dizem o bastante para levar o convencimento ao espírito dos patriotas de que não há um momento a perder e de que urge dar o passo gigantesco que a situação de Lisboa aconselha.

Em presença dos recursos poderosos de que a indústria

moderna dispõe, as obras a executar não são impossíveis nem difíceis. Para tornar mais fácil ainda a grandiosa e útil obra, dá-se a circunstância feliz de que, desde Cascais até a serra de Cintra, se encontram inúmeras pedreiras de calcáreo rijo e de fácil extracção.

Golpe de vista genérico

A situação de Portugal, ao ocidente da Europa e fronteira à América, é realmente admirável, e desde logo faz nascer a idéia de que a porta principal para as comunicações da América com a Europa pertence estar em Portugal. Dentro de quatro a cinco anos, deve estar concluída a gigantesca obra do grandioso canal através do Istmo do Panamá, distando a cidade de Colon, que fica à entrada do canal do lado do Atlântico, muito menos de Portugal do que de todas as outras nações da Europa. Os passageiros e géneros comerciais que hão-de ser transportados através do canal, indo da Europa ou vindo para a Europa, devem ser avultadíssimos, e estando Portugal na frente e mais perto, dará prova de inépcia, se não empregar todos os meios que puder, se não fizer todos os sacrificios possíveis e sensatos, para captar uma parte impor-

tante dêsses passageiros e dêsses géneros comerciais para os seus portos.

O movimento comercial marítimo de Alasca com as suas minas de ouro e as suas inúmeras ilhas com bancos piscatórios muito povoados; dos magníficos portos, ilhas e ricas minas de ouro da costa ocidental do Canadá, onde há portos majestosos e seguros como o de Vitória na ilha Vancouver; do inigualável pôrto de S. Francisco da Califórnia, com a sua barra maravilhosa (*Golden Gate*), do pôrto de Los Angeles (Santa Mónica) e muitos outros na costa ocidental dos Estados Unidos do Norte; dos inúmeros portos do México banhados pelo Oceano Pacifico, como Mazatlan, S. Blaz, Acapulco, Salina Cruz, La Puerta, e muitos outros; dos portos das ricas repúblicas de Guatemala, Honduras, S. Salvador, Nicarágua, Costa Rica e Panamá e bem assim dos numerosos portos das florescentes e importantes ilhas de Hawai ou Sandwich, onde existe uma numerosa colónia de portugueses dos Açores; o movimento comercial marítimo dêsses numerosos portos e ricos países e ilhas com a Europa é insignificante actualmente, por causa da enorme distância a percorrer. Para dêstes portos se comunicar por mar com a Europa, tem de se atravessar a imensa extensão do Pacifico e seguir pelo canal de Suez ou Cabo da Boa Esperança, ou então tem de se descer ao sul da América, percorrer o longo Estreito de Magalhães e subir todo o Atlântico. Logo que seja aberto à navegação o Canal do Panamá, o movimento comercial de todos êsses portos com a Europa deve ser imenso. Segundo informações que julgamos fidedignas, o entusiasmo em todos êstes países, à espera da conclusão da gigantesca obra, é indescriível, especialmente na rica e poderosa República do México, cuja liberal, austera e honrada administração, sob a direcção do seu venerando e illustre presidente Porfirio Diaz, é famosa em toda a América. Os portos antigos são alargados e melhorados, portos artificiais importantes são construídos de novo; são ampliados os cais ou construídos de novo; linhas férreas e outras estradas são abertas em direcção aos portos; até mesmo armazéns de particulares e de companhias já são construídos, à espera do grande acontecimento. Afirmamos que já estão projectadas excursões em comum em paquetes, para visitar os países da Europa! É indiscriível o entusiasmo, é quasi um delírio.

Além dêstes países e dêstes portos que mais tem a lucrar com a abertura do canal, outros há que tem também a lucrar como as repúblicas da Colômbia, Equador, Perú e até a parte norte do Chili, e bem assim a maior parte das ilhas do Japão, a Sibéria e o norte da China.

Não pode restar a menor dúvida, não é necessário ser adivinhão para com segurança poder prognosticar que a navegação através do Canal do Panamá em direcção à Europa deve ser assombrosa.

Temos a íntima convicção de que o futuro há-de confirmar a nossa previsão.

A nossa vizinha Espanha, com um bom senso que nos devia servir de estímulo, parece também preparar-se para acolher condignamente o grandioso acontecimento, abrindo importantes linhas férreas e melhorando os seus portos e projectando novos. Se, na grande luta pela vida, Portugal não desejar ficar distanciado e vencido, necessita imitar a Espanha e as repúblicas da América, melhorando os seus portos e as suas linhas férreas, o mais breve que seja possível, e de modo a estar preparado e a postos no dia solene na história da Civilização Moderna em que o telégrafo comunique para a Europa mais esta vitória pacífica do génio do homem.

Nas páginas seguintes dêste modesto folheto, diligenciaremos dar um pouco mais de desenvolvimento a estas indicações genéricas, esclarecendo-as tanto quanto nos fôr permitido pelos nossos parcos conhecimentos de tam importantes e variados assuntos.

A Espanha prepara-se

Há anos a esta parte, a nossa vizinha Espanha tem com efeito desenvolvido notável actividade em assuntos que se relacionam com as comunicações internacionais, especialmente no que diz respeito a linhas férreas, estradas e portos marítimos. É muito provável que êste incremento de actividade no país vizinho não seja estranho às obras empreendidas no Istmo do Panamá.

Entre as obras em via de execução pela Espanha, avultam em primeiro plano as duas importantíssimas linhas férreas que, com os seus longos túneis, estão já sendo construídas através da elevada e pitoresca cordilheira dos Pirinéos.

Uma destas linhas estabaelecerá ligação, quasi em linha recta, entre Borcelona e Toulouse, a passar por debaixo dos Pirinéos em dois túneis entre Ripoll, espanhol e Aix-Les-Termes, francês.

A outra linha férrea, que fica a W. NE., estabaelecerá a ligação de Saragoça e Zuera com Oleron, que fica entre Bayone e Lourdes, atravessando os Pirinéos em um grande túnel entre Canfranc e Sampont.

Depois de construídas estas duas importantes linhas férreas, ficará notavelmente diminuída a distância entre os portos do sul e sudoeste da Espanha e especialmente de Barcelona, Valência, Málaga e Cadiz e o sul e centro da França, ficando por conseguinte também diminuída a distância dêsses portos ao centro de toda a Europa.

Não temos inveja nem má vontade aos nossos vizinhos porque tratam das suas conveniências.

O seu procedimento só nos merece os mais calorosos aplausos.

Mas é lógico e racional que também da nossa parte tratemos de tornar mais fácil o ingresso à Europa Central, através de Portugal, encurtando e dando maior comodidade a êsse trajecto.

É necessário e urgente que não só conservemos a importante clientela que frequenta os nossos portos e atravessa e percorre o país, mas que a aumentemos continuamente e incessantemente.

Ora, a clientela nos tempos actuais é muito exigente, e, quem a quizer conservar e aumentar, deve atender a todas as suas exigências.

Além das duas linhas férreas que em Espanha e França estão sendo construídas com actividade, ainda está projectada mais uma outra, também através dos Pirinéos, a passar por Saint-Girons, em França, e por Lerida, em Espanha.

Não é de hoje nem de ontem que em França e Espanha se pensa em estabelecer linhas férreas através dos Pirinéos, a mais das duas actuais, a de Cerbére, na descida da cordilheira para o Mediterrâneo e a de Hendaya na descida para o Gólfo de Biscáia.

Desde 1863 que em França se trabalha nesse sentido, mas sem resultado; em 13 de Fevereiro de 1885 chegaram mesmo os governos dos dois países limitrofes a assinar uma convenção a respeito destas linhas férreas; mas essa convenção ficou letra morta.

Só em 18 de Agosto de 1904 é que foi estabelecida uma convenção definitiva, que foi ratificada, agora a valer, há uns três anos, dando-se principio às obras, de parte a parte, com grande actividade.

¿A cedência da Espanha às instâncias da França não seria provocada, e determinada mesmo, pela acção reflexa das grandiosas obras do canal do Panamá?

Seja como fôr, não devemos permanecer de braços cruzados, e antes devemos proceder de modo a não ficarmos distanciadados dos nossos poderosos vizinhos, a fim de que os melhoramentos por êles em via de execução nos venham indirectamente prejudicar, como fatalmente succederá, se não nos prepararmos para receber de modo

condigno os passageiros e mercadorias que vierem e forem para o Canal do Panamá.

Paralelamente com a construção das duas referidas linhas férreas internacionais, também estão sendo executados em Espanha importantes melhoramentos nos seus portos, e, segundo vimos na *Vida Marítima* de 30 de Outubro de 1910, conceituada revista de navegação e comércio que se publica em Madrid, já se pensa em Espanha na construção dum vasto e seguro pôrto artificial em Cadiz, ampliando extraordinariamente o actual, no intuito, decerto, de o tornar o primeiro pôrto da península e um dos primeiros da Europa.

Ora tudo isto, que é muito interessante e muito útil para a Espanha, é muito sério e muito grave para Portugal, se não fizermos, como dissemos já, tudo o que pudermos e até mais do que pudermos, para não ficarmos distanciados dos nossos vizinhos.

¿ O que devemos fazer ?

A resposta à interrogação do capítulo não é fácil a quem, como nós, tem apenas à sua disposição uma boa vontade e ardor patriótico, que os anos não tem arrefecido. Amparado unicamente por êsses predicados, trataremos de responder como soubermos. Portugal deve fazer tudo o que puder e, como dissemos em outro lugar, mais do que puder. O assunto parece nos vital, e para lhe acudir todos os sacrificios são admissíveis.

Devemos em primeiro lugar melhorar o pôrto interior de Lisboa, e prepará-lo de modo a que os navios a vapor e à vela possam nele deixar passageiros e carga e sair com passageiros e carga, com nevoeiro e sem nevoeiro, com mau tempo e com bom tempo.

Devemos encurtar e melhorar o trajecto em linha férrea de Lisboa ao Pôrto e de Lisboa à fronteira espanhola.

Devemos entrar na convenção internacional dos fusos horários, e modificar os horários dos caminhos de ferro, de modo a que as horas se contem de 0^h a 24^h.

Finalmente, devemos, quando fôr possível, construir o pôrto artificial da Horta, fazendo-o franco, e melhorar o pôrto de Ponta Delgada.

O pôrto internacional de Portugal não pode deixar de ser o de Lisboa, por várias razões que são evidentes; mas também é evidente que, se isso fôsse admissível, a solução mais completa sob o ponto de vista internacional, consistiria na construção dum vasto pôrto franco na espaçosa e formosa baía que fica entre Buarcos e Figueira.

Esta situação é quasi central para todo o país e tem a valiosa vantagem de ficar mesmo na testa da linha férrea da Beira Alta, a qual conduz directamente para a fronteira de Espanha, e é, ao mesmo tempo, uma das mais bem construídas linhas férreas de todo o país.

Esta solução do problema apresenta porêem dois sérios e insuperáveis inconvenientes.

Representaria, em primeiro lugar, um encargo enormemente pesado, e que o magro erário público não está de certo habilitado a suportar, e por outro lado, o que não é menos grave, iria prejudicar indirectamente o movimento comercial e de passageiros para o Pôrto e para Lisboa, e especialmente para esta última cidade.

Em vista destas ponderosas razões, e tendo em consideração a vastidão e segurança do grandioso pôrto de Lisboa, estabelecido pela natureza e sem necessidade do trabalho e esforço do homem, e tendo também em atenção a grande importância comercial de Lisboa e a sua extensão e riqueza, não pode restar a menor dúvida de que em Portugal o pôrto internacional de navegação para o canal do Panamá e para toda a parte é e deve ser o pôrto de Lisboa.

Para mais, como veremos, o pôrto de Lisboa é o pôrto de Portugal e Espanha que fica menos distante da cidade de Colon, à entrada do canal do Panamá.

Pôrto de Lisboa

Vasto, majestoso e imenso é o pôrto de Lisboa, de bom fundo e abrigado dos ventos dominantes; e o percurso da barra do Tejo ao fundeadouro é deslumbrante e encantador. Pode imaginar-se o entusiasmo que devia ter Ulisses quando, pela primeira vez, entrou pelo Tejo dentro no seu pequeno navio, e veio lançar junto à Praia da Ribeira os alicerces das primeiras casas da futura cidade de mármore e granito!

Mas êste grandioso pôrto, muito nos custa dizer isto, tem alguns inconvenientes, que era bom que desaparecessem de todo ou, pelo menos, tanto quanto possível. Avulta em primeiro lugar o ser sujeito, por vezes, na primavera e no outono a nevoeiros que dificultam e impedem a entrada e saída dos navios, pois obstam a que sejam vistas as marcas dos dois canais ou barras do Tejo. Em segundo lugar, em ocasião de temporais dos quadrantes de oeste, também se não pode entrar nem sair, em parte pela braveza do mar e em parte porque os pilotos da barra, não tendo pôrto de abrigo fora desta, fogem para dentro, indo fundear os seus pequenos barcos de vela defronte de Caxias e de Paço de Arcos. Já por vezes tem sido vistos cinco, seis¹ e mais vapores e navios de vela fundeados defronte de Caxias, à espera de que o nevoeiro passe ou o mar abrande. Esta é a verdade nua e crua. Em terceiro lugar, a barra do norte ou *Corredor* é por tal modo apertada entre a Ponta do Banco ou *Cachopo* e a Ponta da Lage que várias vezes em um ou outro lado tem batido navios. Finalmente, a distância da linha da costa ao fundeadouro é realmente grande para navios que pretendam ter pouca demora. Êste inconveniente é de insignificante importância com relação aos navios que vem expressamente com passageiros e carga em destino ao pôrto de Lisboa, mas tem importância grande com relação a centenas e centenas de navios que passam na costa. É de supor que tocassem no pôrto, se êste não estivesse longe; estando onde está, não entram, e por isso lá vão singrando para o norte ou para o sul, sem talvez mesmo darem pela existência de tão vasto pôrto. Um assunto, que também prejudica os bons créditos do pôrto de Lisboa, consiste na dificuldade e demora que há na Alfândega em receber e despachar as mercadorias transportadas a bordo dos navios.

Os inconvenientes resultantes dos nevoeiros e do mau tempo não podem ser evitados por completo. Mas há um meio de quasi os anular, o qual já foi lembrado pelo grande Marquês de Pombal e por dois homens de real talento, Mariano de Carvalho e Emídio Navarro. Êsse meio consiste em construir um ante-pôrto fora da barra do Tejo, não se encontrando para êsse efeito local mais apropriado, por todas as razões, do que a baía de Cascais. Havendo o ante-pôrto, poucos seriam os navios que, passando na costa, não entrassem naquele. Quanto ao inconveniente, resultante da demora e dificuldade na descarga e despacho de mercadorias, êsse não é insanável; e de certo, com o tempo, será evitado, quando forem introduzidos na Alfândega e dependências os melhoramentos e o desenvolvimento de que urgentemente carecem.

Em razão da sua importância e de serem sujeitos a controvérsia, trataremos do pôrto de abrigo ou ante-pôrto de Cascais e dos outros assuntos em capítulos especiais.

Pôrto de abrigo ou ante-pôrto

Para que seja justificável e defensável a construção dum ante-pôrto ou pôrto de abrigo, como auxiliar e dependên-

¹No dia 7 de Dezembro de 1910 foram contados 7 navios fundeados.

cia do pôrto interior de Lisboa, é necessário que satisfaça a quatro condições, pelo menos. Não deve ficar longe da costa; deve oferecer entrada e saída franca aos navios em ocasião de temporal; deve estar em comunicação directa e rápida por terra com a cidade de Lisboa; e não deve ser sujeito a nevoeiros, mesmo nas ocasiões em que o Tejo e Lisboa estão envolvidos neles.

Quanto à primeira e terceira condições, a baía de Cascais¹, como toda a gente sabe, satisfaz plenamente, estando quasi na linha da costa e em comunicação directa com Lisboa, por meio duma boa estrada e por meio duma boa linha férrea de via dupla. Portanto satisfaz cabalmente a essas duas condições. Pelo que diz respeito à segunda condição, dependeria a sua boa ou má execução do modo como fôsse construído o pôrto de abrigo ou ante-pôrto e a sua boca ou barra de entrada. Resta pois apenas verificar se a baía de Cascais é ou não sujeita a nevoeiros, mesmo quando o Tejo e o pôrto interior de Lisboa se encontram envolvidos neles. É o que vamos em seguida fazer.

Na nossa *Meteorologia Náutica*, que foi publicada em 1906, em páginas 107 e 108, ao tratarmos da névoa e nevoeiro, fazemos rápida referência a este interessante fenómeno meteorológico, cuja falta tam poderosa influência tem nas condições de salubridade das povoações de Cascais, Estoris e Parede. O que então escrevemos foi determinado pela observação directa e ininterrupta feita por nós durante muitos anos. Desde 1906 até hoje não temos deixado um só dia de acompanhar com a nossa solícita observação este importante assunto, tendo sempre a satisfação de termos confirmada a referência que a seu respeito damos no nosso modesto livro.

Na primavera, as águas do Tejo, e em geral de todos os rios, como descem das terras altas do interior que ainda estão frias e bem assim dos montes, por vezes cobertos de neve, essas águas vêm muito frias. Ora há dias na primavera em que o sol em Lisboa e Cascais aquece muito, determinando grande evaporação à superfície do mar, cuja temperatura nesse tempo é muito mais elevada do que a da água do rio. O ar atmosférico, quasi saturado de vapor de água, que passa por sobre a água fria do Tejo, arrefece, e o vapor de agua condensa-se formando nevoeiro, que quasi sempre acampanha a água do rio durante a vasante, constituindo uma verdadeira cordilheira de nevoeiro que avança pelo mar dentro. No outono dá-se o mesmo fenómeno, mas as causas são diferentes. Nesta estação, as águas do rio descem quentes, visto as terras que atravessam estarem quentes, e portanto a sua temperatura é muito mais elevada do que a da água do mar, cuja temperatura, devido à sua fraca irradiação calorífica, varia muito pouco com as estações. A evaporação agora dá-se principalmente sobre a água do rio, e como no outono o ar atmosférico já arrefece por vezes, o vapor de água que paira sobre o rio entra em condensação, formando nevoeiro que acompanha a água turva daquele, quando na vasante entra pelo mar dentro.

Falta agora explicar a razão por que a água barrenta do Tejo, na vasante, se não encosta, desde S. Julião até Cascais, à costa marítima, seguindo afastada desta pelo Canal Grande ou do sul e em direcção sudoeste.

Na costa de Portugal e Espanha, desde o Cabo de Finisterra até o Cabo de S. Vicente, a água do mar é animada de importante corrente de norte para sul. Esta cor-

rente marítima é um dos ramos em que se subdivide a imensa corrente do Golfo do México (*Gulf-Stream*, como lhe chamam os ingleses), a qual, depois de passar entre a Ilha de Cuba e a Península da Flórida, abre em leque, indo banhar as ilhas da Gran-Bretanha e as costas do norte da Europa e amenizar o seu clima. Um dos ramos em que se subdivide essa imensa corrente que abre em leque, desce de norte para sul ao longo da costa de Espanha e de Portugal. Se não houvesse na costa esta importante corrente marítima, a água do Tejo, durante a vasante, seguiria em direcção quasi perpendicular à costa, e portanto de leste ou nascente para oeste ou poente. Como, porém, a água do rio encontra no seu percurso a corrente marítima, por isso é desviada para o sul, seguindo portanto a direcção sudoeste.

Mesmo quando não há nevoeiro, vê-se, durante a vasante do Tejo, a água barrenta do rio traçar ao longe larga zona em direcção ao sudoeste, emquanto que da Ponta de Rana a Cascais se conserva a água do mar límpida e azul, também em larga zona. Há mais de dez anos que, dia a dia, seguimos este interessante fenómeno por causa da previsão do tempo; pois que, quando por acaso se dá a circunstância de a água barrenta do Tejo se encostar à terra desde a Ponta de Rana a Cascais, isto é sinal quasi infalível de que no alto mar há temporais do sul ou sudoeste que momentaneamente fizeram mudar a direcção das correntes marítimas.

Este facto importantíssimo de raríssimas vezes haver nevoeiro desde a Ponta de Rana a Cascais, mesmo quando o Tejo e o pôrto de Lisboa estão envolvidos em denso nevoeiro, deve ter sido observado inúmeras vezes pelos moradores de Carcavelos, Parede, Estoris e Cascais, especialmente pelos que frequentam a linha férrea de Cascais a Lisboa. É possível, porém, que nem o Marquês de Pombal nem Mariano de Carvalho nem Navarro nunca dessem por tal. Pois, apesar disso, que é a razão mais ponderosa para recomendar a construção na baía de Cascais dum ante-pôrto para serviço do pôrto interior de Lisboa, apesar de lhes faltar tam importante elemento de estudo, por tal modo se recomenda esta útil obra que, mesmo sem esse elemento principal, elles a julgaram essencial.

Dêem as voltas que quiserem: introduzam no actual pôrto interior de Lisboa os melhoramentos que entenderem; passem o Arsenal de Marinha para Cacilhas ou para Caxias; liguem a estação do Cais do Sodré com a de Santa Apolónia; alarguem a Alfândega e aumentem os seus armazéns e dependências; façam estes e outros melhoramentos que estão naturalmente indicados que, apesar disso e apesar de tudo o que se fizer e que entretanto é conveniente que se faça, o pôrto de Lisboa não poderá ser considerado um pôrto internacional aberto a todos os tempos e condições, enquanto não tiver um ante-pôrto ou pôrto de abrigo fora da barra do Tejo, não havendo local que a qualquer respeito possa ser comparado ao da baía de Cascais. Isto é de toda a evidência, e só não vê quem é cego ou não quiser ver.

Para melhor compreensão de todos, vamos dar dois exemplos, sendo um referido à situação actual em que não há ante-pôrto, e sendo o outro na hipótese de o haver.

Não há ante-pôrto ou pôrto de abrigo:

Um paquete estrangeiro, vindo do norte com destino ao Mediterrâneo, ou vice-versa, recebeu como experiência alguns passageiros e alguma carga para Lisboa. Vai para entrar, mas, como o mar está bravo, há algum nevoeiro e os pilotos fugiram para dentro, não pode entrar¹. ¿Que

¹ Na biblioteca da Escola Naval está patente a quem a quiser ver, a planta da Barra do Tejo, feita de madeira e em relevo com as cotas das sondas tomadas com o maior rigor, a qual foi mandada executar pela Escola sob a direcção do nosso colega João Brás de Oliveira. A vista desta planta, se faz idéia da importância que teria para Lisboa e restante país o ante pôrto em Cascais, e também se avalia bem o quanto o *Corredor* é apertado na entrada, e a vantagem que haveria em partir algumas pedras do Banco no seu começo defronte de S. Julião.

(1) Quasi todos os jornais de Lisboa de 11 e 12 de Dezembro do anno pretérito referiam que, durante os temporais que assolaram a nossa costa na primeira quinzena de Dezembro, alguns navios tentaram entrar a barra, mas não puderam, mencionando entre elles o

fazer? Esperar que o tempo melhore? Esta seria a solução, se o mau tempo não promettesse continuar e se fôsem muitos os passageiros e a carga fosse importante; mas sendo aqueles em pequeno número e esta insignificante, decerto o capitão não demora o navio no meio dos baldões do mar à espera de poder entrar, e segue a sua derrota. Os passageiros eram poucos, a carga tinha diminuta importância, e por isso, de momento, o prejuízo para Lisboa e para Portugal foi pequeno; mas guarnição e passageiros vão espalhar por toda a parte que o pôrto de Lisboa não é um pôrto aberto a todos os tempos e com nevoeiros. Este é que é o principal e imenso mal. Abram os interessados os olhos, e vejam o mal, se quiserem.

Há ante-pôrto ou pôrto de abrigo:

O mesmo ou outro vapor estrangeiro, indo do norte para o sul ou do sul para o norte com passageiros e carga que não se destinam a Lisboa, é acossado nas alturas das Berlengas por violento temporal que lhe causa sérias avarias. O capitão tenta arribar ao pôrto de Lisboa, mas é-lhe impossível por causa do nevoeiro e mau tempo. No meio da sua afição resolve arribar a Cadiz; quando de repente se lembra que já há um ante-pôrto em Cascais. Imediatamente manda aproar a este, e no meio da alegria dos passageiros a guarnição fundeia o navio em pôrto seguro. Como é de supôr, os passageiros descerão para terra, seguindo logo para Lisboa, e, como é também de supôr, não deixarão de por toda a parte contar o incidente do tremendo temporal que apanharam, e de referirem o seguro acolhimento que encontraram no ante-pôrto de Lisboa, descrevendo ao mesmo tempo os encantos da formosa cidade.

Não há a menor dúvida de que Cascais viria a ganhar muito com a construção do ante-pôrto, mas a principal vantagem havia de ser para Lisboa em primeiro lugar, e, em segundo lugar, para o restante país. Isto é comezinho e de toda a evidência, e só não vê quem não quiser ver ou não tiver olhos de ver.

Poderia ser alegado que há portos importantíssimos, como o de Londres, o de Hamburgo, Antuérpia e muitos outros que não tem ante-pôrto propriamente dito. A uma tal alegação responderíamos que as condições desses portos e as do de Lisboa são muito diferentes, pois que os navios podem entrar naqueles portos mesmo com mau tempo; e, quando há nevoeiro, como regra geral, é mais denso na entrada ou foz dos grandes rios que constituem esses portos, do que em cima, a montante, no próprio local do pôrto. Para estes e muitos outros portos seria pois absurdo gastar tempo e dinheiro com a construção dum ante-pôrto. Outro tanto, porém, não succede com Bordéos, Nantes, o nosso trabalhador e altivo Pôrto e muitos outros portos importantes. As ilustradas associações comerciais destes florescentes empórios comerciais, não só não se opuseram, mas antes com toda a razão reclamaram dos seus governos que na foz ou fora da foz dos respectivos rios fossem construídos importantes ante-portos. É assim que Bordéos tem como ante-pôrto na foz do rio Gironde o florescente pôrto de Royan, que Nantes se orgulha do seu ante-pôrto de Saint Nazaire, na foz do Loire, com importantíssimos estaleiros de construção naval, e que o Pôrto se ufana também de ter conseguido o seu ante-pôrto de Leixões.

Note-se, porém, que as condições que se dão com os

paquete inglês *Jerome* da companhia *Booth Line*, tendo adiado a sua partida para Lisboa, o vapor *Hilary* da mesma companhia. No dia 7 do mesmo mês, o paquete *Malange* da *Empresa Nacional* teimou em sair a barra com mau tempo, mas, segundo ouvimos contar a pessoa fidedigna, um golpe de mar galgou dentro do vapor, levando um ou mais escaleres, carga e tudo o que pôde.

Nesse mesmo dia e em outros dias chegaram a ser contados por vezes 6 e 7 navios, sendo alguns a vapor, todos fundeados defronte de Caxias e Paço de Arcos, por não poderem sair a barra em razão do mau tempo ou do nevoeiro.

portos de Bordéos e Nantes e seus respectivos ante-portos, quanto a nevoeiros e entrada de navios durante os temporais, não são idênticas com as que se dão entre o pôrto interior de Lisboa, e o ante-pôrto de Cascais, se um dia vier a construir-se. Mesmo durante os temporais, os navios entram na foz do Gironde e do Loire e, quando há nevoeiro nestes dois rios, este, como regra geral, tanto envolve os pôrtos interiores como os seus respectivos ante-portos.

Distância do Canal do Panamá a Vigo, Pôrto, Figueira, Cadiz e Lisboa. Derrota do Canal para Lisboa

Os extensos arquipélagos das Antilhas formam uma verdadeira cordilheira de ilhas que separa o Oceano Atlântico do Mar das Antilhas (*Caraiibisches Meer* como lhe chamam os ingleses). Para sair do mar interior para o Atlântico, há três principais passagens ou canais, que são o Canal da Jamaica¹ ou Passagem de Barlavento, entre a Ilha de Cuba e a do Haiti ou S. Domingos, o Estreito da Mona, entre a Ilha do Haiti e a do Pôrto Rico, e a Passagem de Sotavento, a leste desta última ilha e próximo da Ilha de S. Tomás². Destas três passagens, a mais larga, desafogada e limpa é a da Mona, que fica quasi a meio das duas; mas é a menos frequentada, sendo a Passagem de Sotavento, pela Ilha de S. Tomás, a mais frequentada de todas.

Para determinarmos a distância rigorosa entre o Farol de Manzanilla³, que fica junto a Colon e antes da entrada do canal, e o Farol de Santa Marta⁴ que fica perto da Cidadela de Cascais, traçamos o arco de circulo máximo a passar pelos dois faróis, e vimos com satisfação que aquele demora quasi a meio do largo Estreito da Mona⁵ e perto portanto da ilha deste nome, e vimos mais que passa perto da Ilha de S. Miguel e a pequena distância do pôrto de Ponta Delgada, pois no meridiano da Cidadela a latitude do arco de circulo máximo é de 36° 26' 5" N., enquanto que a latitude daquela é 37° 44' N. Estas duas circunstancias fizeram com que, para o nosso estudo comparativo, adoptássemos a passagem pelo Estreito da Mona, embora seja a menos frequentada.

Segundo os cálculos por nós feitos, encontrámos para distância ortodrómica (arco de circulo máximo) entre o Farol de Manzanilla e o de Santa Marta 4:138 milhas marítimas, (nós); daquelle farol ao⁶ da Ilha de Crés, à entrada do pôrto de Vigo, 4:181,3 milhas, ou mais 43/3 do que para o Farol de Santa Marta; para o Farol de Nossa Senhora da Luz⁷, na barra do Douro, 4:185 milhas, ou mais 47'; para o Farol⁸ da barra do Mondego 4:171 mi-

¹ Este canal ou passagem é principalmente seguido pelos navios que fazem derrota para os portos do norte da Europa e que desejam tocar no pôrto de Kingston, o mais frequentado da Ilha Jamaica.

² A derrota pelo Canal de Sotavento é a seguida, não só pelos navios que se dirigem ao Mediterrâneo e vice-versa, mas também pela maioria dos navios que vão para os mares do norte da Europa, pela razão de entrarem no pôrto de Carlota Amélia, na Ilha de S. Tomás que é dinamarquesa. O pôrto não é grande, mas é limpo e seguro; tem a forma quasi circular com um diâmetro de 1:389 metros e uma entrada limpa com uma largura de 370 metros. O pôrto é franco e faz grande comércio, e a cidade, com uma população superior a doze ou quinze mil almas, prolonga-se graciosamente por dois contrafortes da alta montanha que constitui a ilha Os navios que entram ou saem por este canal costumam ir avistar o farol que está junto ao ilhote do Sombrero, cuja $l = 18^{\circ} 35' 40'' N.$ e $L = 63^{\circ} 27' 40'' W. G.$

³ Latitude = $l = 9^{\circ} 22' 9'' N.$; Longitude = $L = 79^{\circ} 54' 45'' W. G.$

⁴ " " = $38 41 20 N.$; " " = $9 25 11 W. G.$

⁵ Este estreito é limpo e espaçoso, tendo largura nunca inferior a 65 milhas. Quasi a meio fica a Ilha de Mona que é baixa e pouco habitada, mas tem baías em que se pode fundear. Perto desta ilha fica o Ilhéu do Monito.

⁶ Latitude = $l = 42^{\circ} 12' 30'' N.$; Longitude = $L = 8^{\circ} 53' 54'' W. G.$

⁷ " " = $41 9 12 N.$; " " = $8 40 59 W. G.$

⁸ " " = $40 8 46 N.$; " " = $8 51 54 W. G.$

ilhas ou mais 33'; finalmente para o Farol ¹ de S. Sebastião, em Cadiz, 4:277,3 milhas, ou mais 139'.3. Estes resultados são importantes em si mesmos, mas mais importantes são ainda sob o ponto de vista moral, por se poder dizer que o pôrto de Lisboa é o que em toda a Europa fica mais próximo do Canal do Panamá.

Todas as distâncias anteriores foram medidas sobre arcos de círculo máximo, mas devemos notar que só o de Santa Marta é que passa quasi a meio do Estreito de Mona. Os círculos máximos dirigidos aos faróis dos outros portos referidos, ou passam por cima da Ilha do Haiti ou por cima da Ilha de Pôrto Rico, não podendo portanto ser seguda esta direcção, e sendo necessário aos navios o contornarem alguma destas ilhas. Como, porém, para todos os portos referidos, a derrota mais curta deve ser pelo Estreito da Mona, ainda faremos novos cálculos de distâncias ortodrómicas, primeiro, para todos os portos, do Farol de Manzanilla para a Ponta Oeste da Ilha da Mona, distância que é a mesma para todos elles, e, em segundo lugar, daquela ponta para cada um dos portos em separado.

Procedendo pelo modo indicado anteriormente, encontrámos para distância ortodrómica do Farol de Manzanilla à Ponta Oeste ² da Mona 870'.6. A distância desta ponta ao Farol de Santa Marta 3:267'.4; ao Farol da Ilha de Crés, Vigo, 3:312'.4 ou mais 45'; ao Farol de Nossa Senhora da Luz, Pôrto 3:315'.3, ou mais 47'.9; ao Farol da Barra do Mondego (Figueira) 3:300'.7, ou mais 33'.3; finalmente, ao Farol de S. Sebastião, Cadiz, 3:407'.7, ou mais 140'.3. Como se vê pelos números anteriores, os excessos ainda são maiores do que seriam, se os navios pudessem seguir directamente cada uma das ortodromias ou arcos de círculo máximo, e não tivessem de torcer caminho. Este facto dá uma importância capital ao pôrto de Lisboa, especialmente, como já dissémos, sob o ponto de vista moral. Esta razão justifica o trabalho que tivemos em calcular com rigor estas distâncias por arco de círculo máximo.

Como a distância da Ilha Mona a S.^{ta} Marta (F.) é grande, os navios tem quasi sempre de fazer escala por S. Miguel (L.) ou pelo Faial (I). A derrota, para uma ou outra das duas ilhas, pode ser feita por arcos de círculo máximo, ficando mais curta, ou por meio de loxodromias ou linhas de rumo constante, que são de mais cómodo emprêgo. Indo pelo pôrto de Ponta Delgada (S. Miguel) e seguindo o arco de círculo máximo, teremos nas três singraduras respectivamente as seguintes milhas $870'.6 + 2:503'.7 + 768'.0 = 4:142'.3$ ou mais 4'.3 do que teríamos, seguindo directamente de Mona para S.^{ta} Marta. Indo pelo pôrto de Horta (Faial, Ponta Oeste) ³ e seguindo também o arco de círculo máximo, teremos $870'.6 + 2:378'.1 + 908'.5 = 4:157'.2$, ou mais 14'.9. Vê se portanto que, para um navio com a marcha de 15' por hora, o ir por Faial em lugar de S. Miguel causa apenas um aumento de tempo de navegação duma hora.

Como a latitude de Lisboa e das ilhas dos Açores não é muito elevada, por isso as milhas contadas em arcos de círculo máximo pouco diferem das contadas nas loxodromias. Para completarmos por conseguinte este rápido estudo apresentaremos também as milhas navegadas e os rumos respectivos nas derrotas com escala pelos dois portos, segundo esta última linha. Fazendo escala por S. Miguel (F. de P. D.), temos para rumo de Manzanilla (F.) à Ilha Mona (P. W.) $55^\circ 5'.5$ N. E. e a distância 870'.8; de Mona (P. W.) a Ponta Delgada (F.) o rumo é $62^\circ 4'.7$ N. E.

e a distância 2514'.9; de Ponta Delgada (F.) a S.^{ta} Marta (F.) o rumo é $85^\circ 43'.3$ N. E. e a distância 769'.6.

A soma total das milhas é 4:155'.3, enquanto que pela ortodromia é 4:142'.3. Há portanto na navegação loxodrómica um excesso de percurso de 13' ou quasi uma hora de marcha em média.

Fazendo escala pelo Faial, temos para rumo de Manzanilla (F.) à Mona (P. W.) $55^\circ 5' 5$ N. E. e a distância 870'.8; da Mona (P. W.) ao Faial (P. W.) temos o rumo $59^\circ 0'.7$ N. E. e a distância 2389'.3; e do Faial (P. W.) a S.^{ta} Marta (F.) temos o rumo $89^\circ 38'$ N. E. e a distância 910'.2. A soma total das milhas pela loxodromia é pois 4170'.3, enquanto que pela ortodromia é 4157'.2. Há portanto na navegação loxodrómica um excesso de percurso de 13'.1.

Comparando a derrota loxodrómica por S. Miguel com a mesma derrota pelo Faial, vê-se que esta última é mais longa em 15' apenas.

Supondo que o navio a vapor anda 15' por hora, gastará respectivamente para ir de Manzanilla (F.) à Mona (P. W.), de Mona (P. W.) a Ponta Delgada (F.) e de Ponta Delgada (F.) a S.^{ta} Marta os seguintes dias e horas: $2^d 10^h + 7^d 0^h + 2^d 3^h = 11^d 13^h$. Supondo que a velocidade do navio é de 12' por hora, gastará respectivamente $3^d 0^h.6 + 8^d 17^h.6 + 2^d 16^h.1 = 14^d 10^h.3$. Se o navio fizer escala pelo Faial para ir a S.^{ta} Marta (F.) e a sua velocidade for de 15' por hora, gastará respectivamente: $2^d 10^h + 6^d 15^h + 2^d 13^h = 11^d 14^h$; e suppondo a velocidade de 12' por hora, então o tempo gasto será: $3^d 0^h.6 + 8^d 7^h.1 + 3^d 3^h.8 = 14^d 11^h.5$.

¿Deverá ser franco o ante-pôrto de Lisboa?

Quando, a todo o tempo, se venha a construir o ante-pôrto de Lisboa e um pôrto em boas condições no Faial, parece-nos que haverá toda a conveniência em que um e outro sejam francos; e isto sem prejuízo da zona franca no pôrto interior de Lisboa, a qual devia mesmo ser melhorada e ampliada. O facto de haver portos francos, que não tem tido o desenvolvimento que se esperava, não é razão para os condenar na generalidade, pois outros há, como Hamburgo, Bremen, Antuérpia, Carlota Amélia na Ilha de S. Tomás e tantos outros, que tem tido extraordinário desenvolvimento. A situação dos portos deve concorrer poderosamente para o resultado; e a situação do Faial e a do indigitado ante-pôrto de Lisboa não podem ser melhores para o efeito, especialmente nos primeiros anos da abertura do Canal do Panamá, em que numerosa clientela ainda desconhecida e indecisa começa a percorrer o Atlântico em direcção à Europa. Este é o momento psicológico em que é necessário captar e dar orientação definida a essa nova e indecisa clientela. Se se perder a ocasião, será necessário mais tarde um esforço imenso para talvez não se conseguir o que presentemente se poderá alcançar com um esforço bem menor. O comércio é como a corrente dos rios: em se inclinando para um lado, é muito difficil desviá-la para outro. Mas, se antes do rio começar a correr, for aberto um pequeno sulco, então a corrente por si mesma o afundará e o alargará, tornando se estável e caudalosa.

Com relação ainda a portos francos, já temos ouvido dizer a pessoas, que parecem entendidas no assunto, que não há vantagem em tornar um pôrto franco, quando não haja capitais abundantes e disponíveis, para serem empregados em mercadorias em depósito. Esta afirmação, parecendo concludente à primeira vista, deixa de o parecer, depois de observação um pouco atenta. No comércio, como em tudo, os resultados não são nem podem ser instantâneos; é necessário dar tempo ao tempo. Quando as facilidades de transacções comerciais e da entrada e saída dos navios se apresentarem, não faltarão capitais que corram como rios de ouro atrás dessas facilidades. Nos Es-

¹ Latitude = $l = 36 31 29$ N; Longitude = $L = 28^\circ 50' 30''$ W. G.

² " " = $18 5 25$ N; " " = $6 19 3$ W. G.

³ " " = $38^\circ 35' 30''$ N; " " = $67 57 36$ W. G.

As latitudes e longitudes foram quasi sempre tiradas da Tábua de Norie.

tados Unidos do Norte e no Canadá tem sido por vezes abertas linhas férreas importantes em regiões despovoadas e incultas. É de toda a evidência que, nos primeiros tempos, o movimento deve ser nulo ou insignificante; mas os colonos não tardam a chegar, o movimento vai crescendo, e, em breve, também os capitais começam a afluir de toda a parte.

É isto mesmo o que se dá na Austrália e até nas colónias africanas da Inglaterra e França, e, em geral, em toda a parte.

Para que o pôrto do Faial e o ante-pôrto de Lisboa adquiram os créditos e as vantagens de portos e armazéns internacionais, é necessário que sejam francos. Ambos êstes portos apresentam pela sua situação os predicados, sem igual em toda a Europa, para entrepostos entre a América, em geral, e África e a Europa do centro e norte.

¿ Há nada mais absurdo e mesmo anti-económico do que serem transportados da África e América o cacau e outros produtos em bruto para Londres, Antuérpia, Hamburgo e outros portos distantes, para depois serem devolvidos, já preparados para consumo, para os portos junto aos quais passaram em bruto, sendo muitas vezes devolvidos para as próprias localidades onde foram produzidos?!

O comércio, conforme há pouco dissemos, no seu curso, umas vezes arrogante e caudaloso, outras vezes raquítico e humilde, parece-se com a corrente dos rios. Esta, obedecendo às leis da gravidade, desce sempre, procurando o leito mais cómodo e mais próximo; o comércio no seu curso também procura o leito mais cómodo e mais próximo, mas, como é cosmopolita, quando o não encontra cómodo na proximidade, procura-o longe. Isto é o que ensina a lógica e o raciocínio e o que a prática tem sempre confirmado.

Por isso, da parte dos Governos e de todos os que se interessam pelo bem público, devem ser empregados os possíveis esforços para que o comércio encontre no país comodidades e garantias, a fim de se evitar que emigre.

Pôrto interior de Lisboa

No tempo em que Ulisses lançou na Ribeira os alicerces das primeiras casas da futura cidade gloriosa de Lisboa, a extensa enseada, que quasi a perder de vista se prolonga desde os cais da orgulhosa cidade até o Barreiro e Aldeia Galega, nesse tempo, essa enseada devia ainda ser muito mais espaçosa. Os terrenos de aluvião, arrastados no outono e inverno pela corrente caudalosa do Tejo, tem ido enchendo a pouco e pouco a imensa bacia e formando êsses terrenos ubérrimos das suas margens.

Ainda se não fez o cálculo do número de anos que hão-de decorrer até que o Tejo tenha completado a sua obra de aluvião, enchendo a formosa enseada e deixando apenas leito bastante para as suas águas correrem; mas êsse número de anos deve ser contado por alguns milhares.

Por isso podemos afoutamente cuidar de melhorar o pôrto interior de Lisboa, sem pensarmos com receio no futuro muito remoto que o espera, visto êsse futuro ser representado por muitos milhares de anos.

Em tudo o que temos escrito neste folheto, falta-nos a competência, sobrando-nos apenas uma sincera e boa vontade, mas com relação ao estudo do pôrto interior é que ainda mais intimamente sentimos a nossa falta de competência. Como, porém, em um país governado democraticamente, todos os cidadãos tem o dever de concorrer com o seu esforço, por mais modesto e insignificante que seja, para o bem comum, conforme o entendem, por isso nos vamos abalisar a dizer umas cousas já muita véz ditas e outras que talvez não tenham razão de ser.

No caso de ser construído o ante-pôrto de Lisboa em Cascais, tornava-se desde logo de urgente necessidade prolongar a linha férrea de Cascais desde o Cais do Sodré até Santa Apolónia: obra esta que desde o principio devia ter sido executada, de preferência à obra cara e monstruosa do túnel da estação do Rocio.

Para prolongar porém a linha férrea do Cais do Sodré a Santa Apolónia, naturalmente estava indicada a mudança do Arsenal da Marinha e dependências para outro local. Muita vez se tem falado e projectado fazer esta mudança, mas o Arsenal da Marinha vai continuando a estar no seu âmbito apertado e incompetente. Quando se fala nesta mudança, todas as vistas parecem voltar-se para a outra banda, para a espaçosa enseada do Alfeite. A respeito de local, temos porém uma opinião, que provavelmente é absurda, mas que no nosso espirito encontra alguns fundamentos. Inclinamo-nos a imaginar que, quando fôr mudado o Arsenal, talvez fôsse preferível, para a sua instalação, a enseada de Caxias. São dois os fundamentos para esta opinião. O primeiro consiste em que, os actuais operários e mais pessoal, residindo na sua maioria em Lisboa, enquanto em Caxias não fôsssem construídas casas bastantes para viverem, tinham entretanto meios fáceis a todas as horas e com qualquer tempo para irem para o Arsenal. Outro tanto não sucederia, se a mudança se fizesse para a Outra Banda, para onde não tem transporte de noite ou com mau tempo. O segundo fundamento consiste em que, no caso de ser invadido o pôrto interior de Lisboa por uma esquadra inimiga, o Arsenal em Caxias poderia ser protegido pelos fortes de terra, e nele poderia ser concentrado de pronto um exército, que obstasse ao desembarque do inimigo e à ocupação do Arsenal. Estando êste na Outra Banda, não tem fortes que o protejam, e o inimigo, encontrando-se senhor do pôrto, poderia instalar-se naquele tranquilamente.

Sendo mudado o Arsenal de Marinha, é de esperar que também seja mudada a Escola Naval, já tendo sido em tempo falado que iria para Caxias. Não é essencial que a Escola Naval esteja próxima do Arsenal, mas há toda a vantagem em que esteja.

Dois assuntos devem também merecer a atenção pública. Queremos referir-nos à Alfândega e à Zona Franca do pôrto interior. Toda a gente diz que a Alfândega e suas dependências são acanhadas, e já ouvimos dizer a mais dum estrangeiro, negociando em Lisboa, que as mercadorias vindas do pôrto de Hamburgo, que fica longe, gastam quasi sempre mais tempo nas fragatas, à espera de vez para serem despachadas, do que o que gastaram no seu longo trajecto. Também já ouvimos mais dum negociante português ou estrangeiro queixarem-se da enormidade dos preços que pagam pelos diversos serviços de desembarque no pôrto. Por exemplo, pagam de transporte do cais até a linha férrea, que fica a dois passos, muito mais do que pagam nesta até Cascais. Não tivemos meio fácil de averiguar bem estas informações, e não nos demos, em parte, a êsse trabalho, por serem de toda a respeitabilidade os negociantes que no-las deram.

Parece nos que Lisboa e, em geral, o país tinham tudo a ganhar em que ao comércio fôsssem prestadas todas as garantias e facilidades, a fim de ser engrossada a sua corrente. O espirito do homem é feito de nada, queremos dizer, deixa-se impulsionar muitas vezes por cousas mínimas; e os negociantes que nos tempos presentes são cosmopolitas, logo que encontram qualquer entrave às suas transacções, ou desanimam antes de tempo, ou levantam arraias e vão para outra parte. O Estado tem tudo a ganhar nas facilidades que prestar ao comércio, à agricultura, às construções urbanas e à indústria, pois, se momentaneamente deixa de receber alguns proventos com essas facilidades, mais tarde os receberá duplicados e triplicados, em razão do aumento da riqueza pública. Estes principios são comezinhos, mas no tempo da monarquia

por tal modo eram postergados que pareciam ser ignorados. Temos porém a esperança de que os Governos liberais, democráticos e progressivos, como devem ser os da República, a êles prestarão sincera atenção.

Finalmente, quer se faça o ante-pôrto, como é essencial que se faça, quer a falta de energia e recursos não permitam a sua construção, entretanto, muito conveniente era que se fizesse voar pelos ares com tiros de dinamite a Ponta da Lage no principio da Barra do Norte ou *Corredor*, e bem assim uns trinta ou quarenta metros do principio do Banco. Como dissémos na página 14, o *Corredor* tem uma entrada do lado de Lisboa muito apertada, e por isso muitos navios, que vão para o norte ou vem do norte, preferem dar volta e sair ou entrar pela Barra ou Canal do Sul, que é muito mais amplo. Logo que fôsse alargado o *Corredor*, todos êsses navios sairiam e entrariam por êle. A utilidade dêste importante melhoramento mais sensível se tornaria em ocasião de temporais do Sul ou do Sudoeste, pois o Banco ou *Cachopo do Norte* abriga bastante dêstes temporais o *Corredor*, e se êste tivesse entrada e saída desafogada, todos os navios entrariam e sairiam por êle durante esses temporais.

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É autorizado o Govêrno a abrir concurso de adjudicação para a construção e exploração por sessenta anos dum pôrto de abrigo na baía de Cascais.

§ único. A adjudicação será feita por concurso, precedendo anúncios por cento e vinte dias.

Art. 2.º É permitido à empresa adjudicatária o receber todo o material destinado ao pôrto de abrigo e suas dependências livre de direitos.

Art. 3.º As tarifas de entrada dos navios no pôrto de abrigo, as de acostagem nos cais e pontes e bem assim as de carga, descarga, armazenagem e outras quaisquer tarifas, serão fixadas pelo Govêrno no programa do concurso, e nenhuma alteração poderá ter lugar sem acôrdo entre o Govêrno e a empresa.

Art. 4.º A adjudicação, de que trata o artigo 1.º e o seu parágrafo, será feita conforme as seguintes bases:

a) A empresa será isenta de todos os impostos directos, com excepção do predial e industrial;

b) É obrigada a apresentar um plano geral das obras a executar, como faróis, cais, pontes, armazenagens, etc.;

c) Para se ser admitido a concurso, haverá o depósito prévio de 100.000\$000 de réis em dinheiro ou em títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado;

d) A pessoa ou empresa adjudicatária elevará no prazo de quinze dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a 200:000\$000 de réis, recebendo os respectivos juros, se fôr em títulos de dívida pública, ou 5 por cento, se fôr em dinheiro, não podendo levantar o depósito, sem estarem concluídas todas as obras e reconhecidas conformes com os projectos apresentados em concurso e aprovados;

e) Todas as obras deverão estar concluídas e em perfeito estado de exploração no prazo máximo de quatro anos, contados da data da assinatura do contracto definitivo.

Art. 5.º O Estado não concede subvenção nem garantia de juro à empresa adjudicatária, mas unicamente os terrenos pertencentes ao mesmo Estado que lhe sejam precisos e bem assim a expropriação dos terrenos particulares por utilidade pública, mas que serão pagos pela mesma empresa.

Art. 6.º A empresa adjudicatária fica com o direito de exploração do pôrto de abrigo por espaço de sessenta anos, mediante programa que deve ser aprovado antes da adjudicação e conforme com as seguintes condições:

a) A empresa manterá o pôrto de abrigo e suas dependências em perfeita conservação e bom funcionamento durante os sessenta anos da adjudicação, devendo no fim dêste prazo serem entregues ao Estado nessas mesmas condições;

b) Ao terminarem os sessenta anos da adjudicação, e ao serem entregues ao Estado o pôrto de abrigo com os seus faróis, armazenagens e outras dependências fixas, a empresa não tem a receber qualquer indemnização;

c) A empresa adjudicatária entregará também ao Estado no fim dos sessenta anos da adjudicação, todo o material móvel do pôrto de abrigo, recebendo por êste o seu valor, conforme a avaliação feita por cinco peritos, sendo dois do Govêrno, dois da empresa e um de nomeação do Supremo Tribunal de Justiça.

Art. 7.º No recinto do pôrto de abrigo é permitido o trabalho nocturno, tanto nas fábricas como nos armazenagens e cais.

Art. 8.º O Govêrno fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei e contracto.

Art. 9.º No caso de que a empresa adjudicatária deixe de cumprir na íntegra êste contracto, o Estado poderá tomar conta de todo o pôrto de abrigo e dependências para os administrar, entregando à empresa o excedente das receitas, depois de descontada a despesa de exploração.

Art. 10.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Senador, José Nunes da Mata.