

11) Se os títulos se encontrarem depositados em estabelecimentos bancários em nome de *A* ou *B*, o registo deve ser precedido de novo depósito no nome do depositário que for verdadeiro proprietário.

12) Quando os títulos se encontrem depositados em nome de pessoa que não seja o verdadeiro proprietário, o registo deve ser precedido de novo depósito no nome deste, cabendo ao banco depositário certificar, além do nome do novo, o do antigo proprietário.

c) Condições de legitimidade para requerer o registo de títulos nacionais ou estrangeiros

1) As declarações para registo de títulos, nos termos dos artigos 51.º a 59.º e seguintes do regulamento, devem ser assinadas pelos proprietários ou seus procuradores bastantes.

2) Os estabelecimentos bancários onde os títulos se encontram depositados não podem por isso assinar as declarações em nome dos proprietários, salvo nos casos seguintes:

a) Quando tenham por procuração poderes de administradores;

b) Quando, por os títulos estrangeiros se encontrarem dados em penhor ao próprio estabelecimento, este queira ressaltar a sua responsabilidade, no caso de o proprietário não efectuar o registo. Em tal caso deve esta circunstância ser expressamente mencionada, indicando-se a situação em que os títulos se encontram. O registo feito pelo credor pignoratício não exonera o proprietário da responsabilidade por falta de cumprimento do disposto no artigo 59.º do regulamento.

Direcção Geral das Contribuições e Impostos, 20 de Junho de 1946. — O Director Geral, *A. de Lemos Moller*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Administração Geral do Porto de Lisboa

Decreto-lei n.º 35:716

Plano de melhoramentos do porto de Lisboa

Não foi o porto de Lisboa incluído na 2.ª fase do plano portuário, constante do decreto-lei n.º 33:922, de 5 de Setembro de 1944, por o Governo, dada a grande importância e as condições próprias dos respectivos melhoramentos, como expressamente se afirma no relatório e até no § único do artigo 1.º desse diploma, haver entendido que eles deviam ser objecto de medidas especiais, a adoptar com brevidade.

É em execução deste pensamento que se publica o presente decreto-lei, do qual — além de novas possibilidades de expansão e desenvolvimento para o porto de Lisboa — resultará desde já a lógica e conveniente valorização das instalações existentes, não só pelo apetrechamento que se lhes destina como pelo descongestionamento e melhor distribuição dos próprios serviços que nelas actualmente se executam.

Desde os primeiros passos da política nascida no movimento de 28 de Maio vem o Governo da Nação considerando com particular atenção e cuidado o desenvolvimento dos portos metropolitanos.

O de Lisboa, a um tempo imperial e internacional, o maior e mais importante de todos, e instrumento económico, social, político e militar de altíssimo valor, não pode deixar de merecer consideração especial.

Algumas obras de vulto se têm feito nele desde 1926, destacando-se de entre elas a reconstrução do talude empedrado da 2.ª secção, a cobertura do troço terminal do caneiro de Alcântara, a reconstrução da muralha norte da doca do mesmo nome e do molhe oeste da projectada doca de Santos, o acabamento das docas secas n.ºs 3 e 4, a execução de obras marítimas na 3.ª secção, entre Santa Apolónia e Matinha, e a construção do aeroporto marítimo (1.ª fase), iniciada nos Olivais.

O apetrechamento do porto não tem também sido descuidado; e assim, dentro das possibilidades financeiras da sua administração — e além da valiosa construção da Estação Marítima de Alcântara, já em funcionamento, e da que está em via de conclusão na Rocha do Conde de Óbidos —, tem-se promovido a construção de novos armazéns, arruamentos e linhas férreas, bem como a aquisição de novos aparelhos, tanto terrestres como marítimos.

Mais de 200:000 contos se gastaram com todos estes melhoramentos no período acima referido.

Em mais de 1 milhão de contos se computa o património actual do porto de Lisboa; muito mais ainda há que gastar com ele para o situar completamente na posição que lhe cabe entre os grandes portos do Mundo. Tão grande tarefa, na hipótese de arcar a Nação sôzinha com toda a despesa, não cabe nas possibilidades de uma só geração. E ainda que uma ou mais entidades venham a suportar os encargos das obras destinadas ao estabelecimento de zonas francas, necessário será que o empenhamento se distribua por largos anos.

Limita-se por isso o Governo a lançar agora um plano de melhoramentos no valor de 650:000 contos.

Este plano será executado em dez anos e os encargos da sua execução serão suportados pelo Estado e pela Administração Geral do Porto de Lisboa. O Governo habilita para tal fim este organismo, como adiante se indica, com os meios necessários para a completa execução do plano estabelecido, o qual se compõe de obras marítimas, obras e instalações terrestres e apetrechamento do porto.

I — Descrição geral do plano

A) Obras marítimas:

É do consenso universal que o desenvolvimento de um porto deve preceder o do tráfego.

Não está o de Lisboa ainda convenientemente aparelhado para desempenhar completamente as funções económicas — regional, comercial, industrial e de trânsito — que a sua posição geográfica privilegiada e as suas excepcionais condições naturais lhe determinam.

A aspiração de criar nele mercados de produtos das nossas colónias e de países estrangeiros, designadamente do Brasil, e de fazer dele término ou porto de escala de muitas linhas de navegação não será completa realidade enquanto não estiver apto a satisfazer todas as necessidades que exige o comércio marítimo de hoje.

Cais acostáveis extensos; terraplenos amplos; docas de comércio e de abrigo em número, superfície e profundidade convenientes; armazéns próprios e em quantidade; meios abundantes e adequados à movimentação rápida dos navios e das cargas e passageiros que transportam e para a manutenção das cotas de fundo do meio líquido; docas secas, carreiras e oficinas para construções e reparações navais, tais são, entre outros, os elementos indispensáveis com que há que dotar o porto para o habilitar a desempenhar as funções que lhe competem.

Nesta ordem de ideias, é forçoso levar a cabo as grandiosas obras inauguradas em 31 de Outubro de 1887. Os frutos do enorme esforço financeiro com elas despendido

pela Nação têm sido colhidos e sê-lo-ão, cada vez mais, pelas gerações sucessivas.

O porto de Lisboa considera-se dividido em quatro secções: a 1.^a constituída pela parte da margem direita situada entre Santa Apolónia e Santo Amaro; a 2.^a pela margem a jusante, desde Santo Amaro; a 3.^a também pela margem direita, de Santa Apolónia para montante; e a 4.^a, finalmente, pela margem esquerda.

Havendo que caminhar por fases sucessivas, escalonaram-se estas pela ordem da sua importância e urgência; e começou-se pelas obras da 1.^a e da 2.^a secções. Mas umas e outras ficaram incompletas: à conclusão das primeiras opunha-se, entre outras dificuldades, a existência do antigo Arsenal da Marinha, entre o Cais do Sodré e o Terreiro do Paço; as segundas limitaram-se à construção do aterro necessário ao assentamento do caminho de ferro Lisboa-Cascais e ao muro de retenção — simples talude empedrado — daquele aterro.

O completamento da 1.^a secção, hoje possível em virtude da transferência do Arsenal para o Alfeite, impõe-se de forma especial; as respectivas obras, entre Santos e o Terreiro do Paço, sobressaem como sendo as de maior vulto e alcance e da mais premente necessidade. Completar-se-á a chamada doca de Santos, doca comercial, indispensável para o descongestionamento da de Alcântara e na qual terá de vir a ser prevista a conveniente atracação de topo dos *ferry-boats* da travessia fluvial; construir-se-á considerável extensão de cais acostáveis, com os maiores fundos do porto e uma nova estação marítima; e, além de se valorizarem consideravelmente vastos terrenos de construção já hoje disponíveis, ficar-se-á de posse de novos terraplenos, de grande interesse também para a urbanização da cidade nessa zona importantíssima.

As obras complementares da 2.^a secção, constantes da construção de cais acostáveis em parte da sua extensão, poderão ser consideradas em ulterior fase de realizações.

Quanto às obras da 3.^a secção, de que se realizou uma parte desde Maio de 1931, precisam de ser continuadas sem mais demora. Envolvem o complemento da regularização da margem com muros-cais, entre Xabregas e o Poço do Bispo, criando a conveniente continuidade de cais acostáveis em grandes fundos.

Por seu lado, a consequente conquista de novos terraplenos, mesmo no troço de menor largura, permitirá o estabelecimento, nas devidas condições definitivas, da ligação ordinária e ferroviária entre duas zonas importantíssimas de grande utilização industrial e comercial.

Além disso, certas actividades — por exemplo, a carvoeira — que hoje, pela força das circunstâncias, se desenvolvem em locais impróprios das outras zonas passarão a exercer-se ali, com proveito e comodidade do comércio, com lógica distribuição e arrumação dos navios, dos passageiros e da carga e com benefício para o aspecto de estética e arranjo do porto.

Quanto à doca do Poço do Bispo — já em grande parte construída —, é também indispensável para abrigo das embarcações, tanto mais que fica muito distante do Terreiro do Trigo e que tem de passar ao serviço da marinha de guerra a actual doca da Alfândega.

Na parte de montante desta secção está presente em via de acabamento uma primeira fase de trabalhos. A nova fase considerada no presente plano é constituída por trabalhos hidráulicos, a executar entre Cabo Ruivo e Beiroas, os quais consistem na regularização da margem entre estes dois pontos, correspondentes à nova zona industrial da cidade, e na construção de uma doca para embarcações do tráfego fluvial, ou para hidroaviões se tal for realmente necessário.

É de notar que só pelas dificuldades financeiras de tão vasto plano é que se não incluem desde já as obras

que se estão tornando necessárias na foz do rio Trancão, em Sacavém, para abrigo e acostagem, servindo a actividade industrial que se está desenvolvendo naquela zona suburbana. Esses trabalhos terão de lançar-se em fase futura, embora próxima.

No que respeita à 4.^a secção, não se julga ainda possível considerá-la completamente, embora se reconheça que será forçoso promover não só a regularização da margem entre Cacilhas e a Cova do Vapor, permitindo o estabelecimento da via marginal de ligação à Trafaria e à Costa de Caparica, como também as instalações marítimas que devem valorizar as importantes zonas industriais do Barreiro e do Montijo.

Apreciar-se-á, no entanto, a necessidade de construir na margem esquerda os grandes estaleiros de construção naval, com possibilidades de reparação de grandes navios; ver-se-á depois se serão de manter os que, em frente da Rocha do Conde de Obidos, ocupam um espaço precioso, que melhor se applicaria às actividades comerciais da zona central do porto. Por outro lado, é urgente a melhoria das condições da margem entre Cacilhas e o Alfeite, com vários objectivos: o de permitir o traçado da variante da importante estrada de saída para o sul do País, ligando também à Base Naval e ao Arsenal do Alfeite; o de serviços comerciais indispensáveis naquela zona; e designadamente o do necessário aperfeiçoamento do serviço fluvial de embarque e desembarque de passageiros e veículos entre Lisboa e a margem esquerda, que cada vez mais se transforma em zona de expansão da cidade. Nessas obras do Alfeite há que contar com a colaboração do Arsenal e da Estação Naval, interessados no conjunto das instalações marítimas a projectar.

Embora se não trate de actividades que respeitem propriamente ao porto comercial, não podem esquecer-se as instalações de recreio e desportos náuticos que devem existir no magnífico estuário do Tejo. São indispensáveis abrigos eficientes e fáceis para as embarcações, assim como instalações terrestres adequadas. Independentemente de qualquer solução complementar ou mais vasta, prevê-se desde já a adaptação para tal fim da doca de Belém e correspondentes terraplenos. E também se lhe destinará oportunamente a doca do Bom Sucesso, logo que as actividades que nela hoje se exercem possam transferir-se para outro local.

Outro importante problema é o do porto de pesca, que tem continuado pendente de resolução. Conhece-se a forma deficientíssima como se faz presentemente no porto de Lisboa o serviço do peixe; e por muito que se melhorassem as instalações de Santos e da Ribeira, nunca se lograria que elas satisfizessem as mínimas condições necessárias.

Foi em tempo prevista a construção de um porto de pesca na zona da Matinha. A ideia teve de ser abandonada em virtude da necessidade de para ali se transferirem as instalações da Companhia do Gás, que afrontam lamentavelmente a Torre de Belém. E decidiu-se posteriormente construir em Pedrouços uma doca de peixe, que funcionará como porto de pesca, embora sem a latitude da anterior concepção, que o local e falta de espaço não consentem. Está pronto o respectivo projecto definitivo.

A transferência dos serviços hoje instalados em Santos e na Ribeira permitirá dar a estas duas zonas os destinos adequados à sua localização, e torna-se indispensável justamente para que se possam efectuar as obras complementares da 1.^a secção, entre Santos e o Terreiro do Paço.

As obras marítimas que ficam enumeradas e que se incluem no presente plano estão avaliadas em 540:000 contos.

B) Obras e instalações terrestres do porto comercial:

Muitas são as obras e instalações terrestres de que se carece. Umas de execução imediata, outras diferidas, todas elas são necessárias para o serviço e desenvolvimento do porto.

Para o tráfico actual é patente a considerável insuficiência de armazéns. Do facto resulta obrigar-se navios, algumas vezes, a deslocarem-se de cais para cais ou a servirem-se de fragatas e batelões para movimentarem a carga que transportam, tudo com prejuízo do armador, do dono da carga e do próprio porto, prejuízo que deriva da maior estadia do navio, do agravamento das despesas e da consequente fuga de mercadorias.

O regime de entreposto, tão benéfico para o comércio, é altamente prejudicado pela deficiência de espaço coberto e descoberto com que se luta.

Em regime aduaneiro especial existem cinco recintos vedados no porto de Lisboa, sendo quatro para carga geral (o de Alcântara, o de Santos, o Central e o de Santa Apolónia) e um (o Colonial) para carga das nossas colónias. Mas estão longe de corresponder às necessidades do tráfico.

Constroem-se actualmente no terrapleno norte da doca de Alcântara três grandes armazéns, em seguimento de outros três recentes, mas de estrutura ligeira.

As necessidades, porém, não ficarão ainda satisfeitas, sobretudo porque, para modificar o aspecto do porto e fazer um melhor aproveitamento dos espaços e uma melhor distribuição dos serviços, é forçoso sacrificar alguns dos antigos armazéns. É o caso da ampliação ou mudança para outros locais de alguns dos entrepostos existentes e porventura ainda o da criação de novos entrepostos.

Além destes armazéns para mercadorias, é necessário construir outros edifícios para diferentes serviços dos entrepostos e terraplenos livres.

Merece particular referência o edifício destinado à instalação dos serviços centrais do porto, cujo continuo incremento já hoje exige sede condigna que substitua a actual, há muito tempo imprópria e insuficiente para o volume de trabalho que nela se desenvolve; nesse edifício se reunirão todas as instalações por que hoje se dispersam os diferentes serviços administrativos ou técnicos.

Uma outra construção a que também se atribui importância é a de um silo para cereais. Se é verdade que o nosso primeiro porto é um porto de mercadorias enfiadas e não a granel, certo é que se justifica que nele venha a existir essa edificação, já porque da sua existência poderá resultar o estabelecimento de novas correntes de tráfico marítimo em seu proveito, já porque haverá onde armazenar com segurança o trigo nacional nos anos de superabundância e o estrangeiro que importamos nos de produção deficitária. Porém, a verba destinada à execução do presente plano de melhoramentos não comporta a despesa com este silo, que deverá ser considerado em fase futura.

Por seu lado, os arruamentos e linhas férreas, traçados segundo planos aprovados, constituem obra indispensável, como é óbvio. A pavimentação dos primeiros terá de ser perfeita, para que a circulação seja fácil e tão rápida quanto possível.

Não se pode também deixar de fazer referência às redes de distribuição de água e de electricidade e às de esgoto, que se irão considerando à medida da execução das obras marítimas e por meio das disponibilidades correntes.

Quanto às redes de distribuição de combustível líquido e de ar comprimido aos navios ao longo das

muralhas, admite-se que venham a ser objecto de resolução especial, a apreciar oportunamente.

Todas as obras e instalações terrestres previstas no plano estão orçadas em 35:000 contos.

C) Apetrechamento do porto comercial:

Pode medir-se o grau de importância de um porto pelo número, natureza e eficiência dos seus aparelhos, tanto terrestres como marítimos. O número e a eficiência dão-nos a ideia da sua capacidade; a natureza indica-nos a medida em que nele se movimenta a carga em fardos e a carga a granel.

O porto de Lisboa é nitidamente caracterizado pela carga em fardos, o que não quer dizer que não venha também, em certa medida, a movimentar carga a granel. Nele têm de predominar, portanto, sobre os aparelhos pneumáticos de aspiração e repulsão, os de guindar; são estes que interessa adquirir em primeiro lugar na quantidade indispensável, que se deve aproximar de uma unidade por 50 metros de cais.

Os guindastes existentes, que não chegam a uma centena, estão longe de bastar às necessidades actuais, e a deficiência tende a agravar-se, como é natural. Não se podem satisfazer as requisições recebidas; e o seu permanente serviço, em esforço intensivo e prolongado, não permite a conveniente beneficiação, que os imobilizaria com demora.

Para o serviço do carvão, independentemente de outros aperfeiçoamentos que venham a adoptar-se, convirá adquirir alguns transportadores.

A Estação Marítima de Alcântara e a que está a construir-se na Rocha do Conde de Obidos têm de ser ligadas aos navios por meio de passadiços, por onde o desembarque e o embarque dos passageiros das classes superiores, e das respectivas bagagens de camarote, se façam com comodidade e directamente entre as cobertas e o piso superior dos edifícios.

Vagonetas-automóveis para o transporte e rápida arrumação das mercadorias nos cais e dentro dos armazéns, pequenas locomotivas para tracção dos comboios que circulam na rede ferroviária do porto, compressores de ar amovíveis para fornecimento de ar comprimido onde não pode chegar o produzido nas instalações fixas em terra, tais são outros aparelhos a adquirir para se completar o apetrechamento do porto.

Da aparelhagem marítima necessária para o mesmo efeito destacam-se rebocadores, dragas de baldes e respectivos batelões e dragas de garras; a manutenção dos fundos junto aos cais, nas docas e nos canais de navegação é de primacial importância.

O Governo reconhece a conveniência e mesmo a necessidade de se adquirirem ainda outros aparelhos para melhor apetrechamento do porto; mas entende que por agora se não pode ir mais longe. No entanto, terá de ser considerada com brevidade, logo que as circunstâncias a facilitem, a aquisição de um navio de socorro aos navios em perigo dentro e fora da barra; ficará para mais azado momento a compra de outro navio para serviço de incêndios, de um navio-oficina, de uma draga de sucção e repulsão, de um ou mais aspiradores flutuantes para cereais e de uma nova e potente cámbrea flutuante.

Apesar destes adiantamentos, o material de apetrechamento considerado no plano está orçado em 75:000 contos. Se a este número juntarmos os 35:000 contos destinados às obras e instalações terrestres, que cabem em rigor na designação genérica de apetrechamento, vê-se que o Governo se propõe gastar com este importante verba de 110:000 contos.

A Administração Geral continuará a boa prática até hoje seguida de ir provendo directamente, com as pró-

prias receitas, ao constante melhoramento do porto que administra e dirige; por isso não será demais esperar que veremos este atingir, em época não distante, elevado grau de desenvolvimento e prosperidade. O aumento de receitas que as novas obras e o novo apetrechamento determinarão torna legítimo supor realmente possível a continuação daquela prática.

II — Especificação dos melhoramentos

A) Obras marítimas:

1) NA MARGEM DIREITA. — Seguindo de jusante para montante, são as seguintes as obras a executar:

a) *Doca de peixe.* — Consta esta obra da construção de uma doca para uso dos barcos de pesca, em cujos terraplenos haverá as instalações necessárias para o exercício do comércio de peixe e se estabelecerão as convenientes ligações por via férrea e por via ordinária com as redes de caminhos de ferro e de estradas do País.

b) *Conclusão da 1.ª secção.* — Consiste na construção de muros-cais exteriores e respectivos terraplenos, entre Santos e o Terreiro do Paço, e na conclusão da doca de Santos pela construção dos muros-cais interiores do nascente e do sul.

c) *Complemento da 3.ª secção, entre Xabregas e Poço do Bispo.* — A obra a executar é a de regularização da margem nesse troço, compreendendo a construção de muros-cais e correspondentes terraplenos.

d) *Doca do Poço do Bispo.* — Para a conclusão desta doca falta construir os molhes e a face de jusante. O cais exterior prolonga-se para jusante com o respectivo terrapleno, em continuidade com o troço anterior.

e) *Doca dos Olivais e regularização da margem até Beirolos.* — Além da doca, que compreenderá planos inclinados e cais acostáveis, a obra inclui também a regularização da margem adjacente até ao limite administrativo da cidade, a montante do rio.

f) *Obras diversas.* — São as seguintes:
Regularização da margem em Paço de Arcos;
Canalização e saneamento do troço marítimo do rio Jamor;

Adaptação das docas de Belém e do Bom Sucesso às actividades de desporto náutico;

Construção de uma *ponte-cais em Cabo Ruivo*, destinada ao serviço de combustíveis líquidos;

Construção de uma *ponte-cais em Beirolos*, destinada ao serviço fluvial, e em especial ao do novo Matadouro Municipal e do Depósito Geral de Material de Guerra.

2) NA MARGEM ESQUERDA. — Seguindo também de jusante para montante, são as seguintes as obras a executar:

a) *Obras na Trafaria.* — Destinadas a abrigo e acostagem das embarcações de tráfego fluvial de passageiros e de mercadorias.

b) *Obras de abrigo e de regularização de margem no Alfeite.* — Compreendendo obras de acostagem para embarcações de tráfego fluvial de passageiros e mercadorias e estabelecendo-se nos terraplenos a variante da estrada nacional n.º 10 (troço entre Cacilhas e a Cova da Piedade) e, possivelmente, grandes estaleiros navais.

B) Obras e instalações terrestres do porto comercial:

Fazem parte do presente plano as seguintes obras e instalações:

a) *Arruamentos e linhas férreas.* — Pavimentação de arruamentos do porto e construção de linhas férreas de via normal e de caminhos de rolamento de guindastes e transportadores.

b) *Edifícios.* — Nesta designação compreende-se armazéns, escritórios de entrepostos e de cais livres, pequenas oficinas, instalações de pessoal, etc.

c) *Sede da Administração Geral.* — Para instalação de todos os serviços centrais.

C) Apetrechamento do porto comercial:

Faz parte do plano de melhoramentos a aquisição do seguinte material de apetrechamento:

- a) 50 guindastes e transportadores;
- b) 4 passadiços;
- c) 1 draga de baldes;
- d) 1 escavadora flutuante;
- e) 2 rebocadores;
- f) Batelões, compressores de ar amovíveis, vagonetas-automóveis, básculas e outra aparelhagem diversa.

III — Escalonamento provável das despesas com as obras e apetrechamento previstos

Designação	Importâncias a despendar anualmente, em contos										Totais
	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	
Obras marítimas e terrestres	10:000	75:000	85:000	100:000	95:000	85:000	66:000	37:000	12:000	10:000	575:000
Apetrechamento	5:000	15:000	40:000	15:000	—	—	—	—	—	—	75:000
<i>Totais anuais</i>	15:000	90:000	125:000	115:000	95:000	85:000	66:000	37:000	12:000	10:000	650:000

IV — Financiamento

Empreendimentos desta magnitude não podem realizar-se por força da pura capacidade de consumo da Nação e não-de dar rendimento directo e produtividade indirecta pelo menos correspondentes ao seu custo. Quer dizer: a importância e o elevado custo das obras descritas não permitiriam a sua realização se delas não se esperasse reprodutividade suficiente. Mas o porto de Lisboa tem, além de necessidades que agora ficarão satisfeitas, possibilidades de desenvolvimento que devem ser aproveitadas para fazer dele, mais do que já é — grande porto de abastecimento e exportação nacional e centro de comunicações comerciais com o Império —, um grande porto de trânsito internacional.

Do seu melhor equipamento técnico, do aumento da sua capacidade de tráfego, da maior facilidade e economia nas operações portuárias resultarão certamente maior movimento e reprodutividade que devem permitir o custeio, pelas próprias receitas do porto, das operações financeiras indispensáveis à execução do plano que se propõe.

Mas porque se não desconhece que ao Estado e à economia geral advém dessa execução não despendendo vantagens, justificado é também que o Estado contribua para ela até à medida destas e ponha à disposição do empreendimento as suas possibilidades financeiras, em ordem a aliviar a exploração do porto de encargos com realizações não directamente remuneradoras e a sua administração do embarço com a criação de serviços

que não estão no âmbito das suas normais preocupações. A ajuda do Estado manifestar-se-á assim pela atribuição de um subsídio para as obras e pela concessão do crédito a elas necessário em condições da maior comodidade para a administração do porto.

Computado em 650:000 contos o custo das obras, instalações e aquisições a realizar, e reconhecida a vantagem de dividir nitidamente, sob o ponto de vista financeiro, os períodos de realização do plano e de amortização dos seus encargos, prevê-se a cobertura daquela importância, no decurso de dez anos do primeiro período, pela forma seguinte:

	Contos
Empréstimo do Estado	500:000
Subsídio não reembolsável do Estado	100:000
Aplicação do Fundo de melhoramentos do porto de Lisboa	50:000
<i>Total</i>	<u>650:000</u>

O Estado adiantará ao porto de Lisboa a importância de 500:000 contos, que durante o período das obras será mantida em conta corrente, sem juros, e, ao cabo dos dez anos previstos, constituirá crédito reembolsável em sessenta e cinco anos à taxa de juro de 3 por cento. Além disso, atribui à execução do plano um subsídio não reembolsável de 100:000 contos, representativo das vantagens directas que recebe, nomeadamente das obras da 1.ª secção. Desta sorte, e andando em cerca de 80:000 contos o encargo dos juros da conta corrente em face do ordenamento estabelecido para as obras e aquisições, não será inferior a 180:000 contos a contribuição dada pelo Estado ao empreendimento.

Precisamente porque a Administração do porto é aliviada no primeiro período de quaisquer encargos com operações financeiras, prevê-se que durante ele aplique às obras 50:000 contos do seu Fundo de melhoramentos, correspondentes aos 5:000 em que aproximadamente anda, nas últimas gerências, a capitalização anual feita através daquele Fundo. Considera-se esta previsão como aquém da realidade e é natural, por isso, que a aplicação dos saldos de exploração no decurso das obras seja superior aos 50:000 contos indicados e permita reduzir a utilização do crédito do Estado; mas não se quis, no delineamento do plano financeiro, ir além das possibilidades reveladas pelas últimas gerências.

Rigorosamente, a técnica financeira exigiria que o adiantamento do Estado fosse dividido em duas fracções: uma correspondente às obras marítimas e terrestres e outra ao apetrechamento do porto, de mais rápida amortização. Porém, e sempre na orientação de procurar a possível simplicidade, tudo se unificou em uma única operação, ficando a cargo do porto de Lisboa a constituição de um fundo de renovação de apetrechamento, através do qual fará face às reintegrações indispensáveis.

O decreto n.º 17:421, de 30 de Setembro de 1929, relativo às obras da 3.ª secção, estabeleceu no § único do seu artigo 3.º que o Governo faria entrega à Administração Geral do Porto de Lisboa da diferença entre o custo total das obras autorizadas e a importância que das suas receitas próprias fosse destinada ao mesmo fim. Ora, para o encargo total de cerca de 69:000 contos, a Administração Geral já reembolsou ao Estado 23:500. Por outro lado, há ainda débitos por liquidar de serviços do Estado ao porto de Lisboa. Entrando em conta com esses débitos, e fixando-se agora definitivamente em 65 por cento a participação da Administração Geral no encargo a que se refere o decreto n.º 17:421, apura-se um débito da ordem dos 10:000 contos, que poderá ser amortizado em dez anuidades, justamente durante o período em que aquela Administração Geral não suporta ainda as relativas ao novo empréstimo.

Findos os dez anos de execução das obras e melhoramentos, o porto de Lisboa, aumentado em extensão e eficiência dos seus serviços, liberto da aplicação directa de 5:000 contos do seu Fundo de melhoramentos à efectivação do plano e liquidado já o reembolso ao Estado acima referido, terá como encargo a amortização de um máximo de 500:000 contos, à taxa de juro de 3 por cento, em sessenta e cinco anos (cento e trinta prestações semestrais). Esse encargo anual máximo será de 17:530.520\$; para lhe fazer face — além daqueles 5:000 contos do Fundo de melhoramentos, dos 2:500 contos que tem entregue ao Estado para o reembolso atrás aludido e dos seus saldos de gerência, de que passará a dispor — terá toda a produtividade das obras e instalações realizadas.

Supõe-se que aquele encargo estará dentro das presumíveis possibilidades económicas e financeiras do porto.

O actual rendimento bruto do porto de Lisboa não pode computar-se em menos de 50:000 contos anuais, correspondentes, em aproximada estimativa, a 4 por cento do património portuário, que se avalia em 1.250:000 contos.

Não será, assim, inferior a 19:000 contos o que deve obter-se como receita bruta dos 473:000 em que — excluída a doca de peixe — podem computar-se as obras directamente reprodutivas incluídas no plano.

Se à receita bruta total de 69:000 contos se aplicar o adicional de 15 por cento que fica previsto (e que não representará mais do que 3 a 6 por cento do total dos encargos da navegação e mercadorias no porto de Lisboa), teremos uma receita suplementar de 10:350 contos, ou aproximadamente 80:000 contos de receita bruta, que, na base dos 70 por cento em que até agora se tem verificado importar o custo da receita portuária, produzirão uma receita líquida de exploração de 24:000 contos.

Orçadas, finalmente, em 6:000 contos as despesas gerais do porto, ficarão livres para encargos financeiros 18:000 — mais do que o necessário para a amortização atrás referida.

Não se contou nem com o aumento de produtividade do porto pelo melhor aproveitamento que ao seu actual património advirá da constituição do património suplementar representado no plano, nem com a melhoria do coeficiente de exploração que deve resultar do mais perfeito apetrechamento, nem com os rendimentos que podem obter-se de novas modalidades de tráfego que se espera acorram ao porto de Lisboa. Esses fenómenos devem — vindo por acréscimo — ser contados como margem de segurança dos cálculos ou como elementos de redução de tarifas e aumento de eficiência de serviços.

Não se contou também com o rendimento das instalações destinadas à pesca, que, dadas as circunstâncias da sua exploração — em especial a repercussão dos seus encargos no preço de venda do peixe —, podem não ser suficientemente remuneradoras. O Governo não deixará de apreciar oportunamente as condições dessa exploração e de tomar, em consequência, as medidas que se reconhecer necessárias.

Julga-se que, tanto no aspecto técnico como no ponto de vista financeiro, o plano considerado tem plenas condições de viabilidade; e que, melhorando consideravelmente as condições materiais do maior porto português e aumentando por forma notável o seu já grande valor económico, ele se traduzirá em largo benefício para a economia nacional.

O Governo enviou em 11 de Fevereiro último à Assembleia Nacional uma proposta de lei relativa a este

plano de melhoramentos do porto de Lisboa, da qual o presente diploma constitui adaptação.

A Assembleia já não pôde discutir essa proposta na sessão legislativa então decorrente; e o Governo considera que seria prejudicial o atraso resultante de se aguardar a próxima sessão.

Por isso se recorre à publicação deste decreto. Mas na execução do plano, nos seus pormenores técnicos e económicos, o Governo não deixará de ter em justa consideração as observações e pontos de vista formulados no duto parecer da Câmara Corporativa sobre a referida proposta, como aliás já neste mesmo diploma se denuncia.

Assim:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

BASE I

A Administração Geral do Porto de Lisboa promoverá a execução de um novo plano de melhoramentos deste porto, abrangendo:

a) A execução de obras marítimas, especificadamente as seguintes:

- Doca de Pedrouços, para o serviço de peixe;
- Conclusão da 1.ª secção;
- Complemento da 3.ª secção, entre Xabregas e Poço do Bispo;
- Conclusão da doca do Poço do Bispo;
- Doca dos Olivais e regularização da margem até Beirolas;
- Adaptação das docas de Belém e Bom Sucesso;
- Pontes-cais em Cabo Ruivo e Beirolas;
- Regularização de margem em Paço de Arcos;
- Canalização e saneamento do troço marítimo do rio Jamor;
- Obras de abrigo e regularização de margem no Alfeite;
- Obras na Trafaria;

b) A execução de obras e instalações terrestres, como arruamentos e vias férreas, armazéns e outros edifícios diversos, incluindo a sede dos serviços da Administração Geral e instalações do pessoal;

c) O apetrechamento do porto comercial, tanto em equipamento terrestre como marítimo.

BASE II

A importância a despendar na execução deste plano de melhoramentos é fixada em 650:000 contos, no período de dez anos, sendo 575:000 contos para obras marítimas e terrestres e 75:000 contos para apetrechamento portuário.

BASE III

Os encargos de execução do plano em cada ano económico não poderão exceder os seguintes limites:

	Contos
Em 1946	15:000
Em 1947	90:000
Em 1948	125:000
Em 1949	115:000
Em 1950	95:000
Em 1951	85:000
Em 1952	66:000
Em 1953	37:000
Em 1954	12:000
Em 1955	10:000

As dotações não utilizadas em cada ano adicionar-se-ão às dos anos seguintes.

BASE IV

Para execução do plano definido nas bases anteriores o Estado concede à Administração Geral do Porto de Lisboa:

a) Um empréstimo na importância máxima de 500:000 contos, à taxa de juro de 3 por cento, reembolsável em 130 semestralidades a partir de 1 de Janeiro de 1956; esse empréstimo será aberto em conta corrente, sem juro até essa data;

b) Um subsídio, não reembolsável, na importância de 100:000 contos, pagável em cinco prestações de 20:000 contos nos anos de 1947 a 1951.

§ 1.º Os levantamentos na conta do empréstimo e o subsídio a que se refere esta base constituem despesa extraordinária do Estado, para o que serão inscritas anualmente no orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações as verbas necessárias, com contrapartida no produto de empréstimos e venda de títulos.

§ 2.º As importâncias pagas pela Administração Geral do Porto de Lisboa a título de juros ou amortizações do empréstimo a que se refere a alínea a) do corpo desta base darão entrada nos cofres do Estado como receita ordinária, sendo a parte correspondente a amortizações consignada ao Fundo de amortização da dívida pública.

BASE V

O Fundo de melhoramentos do porto de Lisboa, instituído nos termos do artigo 24.º do decreto-lei n.º 24:208, de 23 de Julho de 1934, desdobrar-se-á em duas partes, sendo uma destinada a obras e outra consignada a renovação do material de apetrechamento do porto, segundo proporção a fixar, de três em três anos, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ único. Constituem encargo obrigatório da parte do Fundo de melhoramentos destinada a obras:

1.º A atribuição, nos anos de 1946 a 1955, de uma importância mínima anual de 5:000 contos à execução do plano referido nas bases I a III;

2.º O serviço de juros e amortização do empréstimo referido na base IV.

BASE VI

O Governo poderá autorizar a Administração Geral do Porto de Lisboa a lançar um adicional até 15 por cento sobre as taxas que constituem a sua receita ordinária, destinado exclusivamente a constituir reforço do respectivo Fundo de melhoramentos.

BASE VII

Os saldos anuais de gerência da Administração Geral do Porto de Lisboa passam a reverter para o respectivo Fundo de melhoramentos.

BASE VIII

Até ao fim do corrente ano económico será feita a liquidação de contas entre o Estado e o porto de Lisboa, levando-se a crédito do Estado 65 por cento das importâncias entregues em execução do disposto no decreto n.º 17:421, de 30 de Setembro de 1929, e a seu débito as anuidades de reembolso já pagas e quaisquer dívidas de serviços do Estado ao porto de Lisboa.

A quantia que se apurar como saldo a débito do porto de Lisboa será reembolsada em prestações anuais fixas, dentro do período máximo de dez anos.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Junho de 1946. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Júlio Carlos Alves Dias

Botelho Moniz — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Augusto Cancelli de Abreu — Marcello José das Neves Alves Caetano — José Caeiro da Matta — Clotário Luiz Supico Ribeiro Pinto.

Direcção Geral dos Serviços de Viação

Decreto-lei n.º 35:717

O decreto-lei n.º 35:199, de 24 de Novembro de 1945, enfrentando o problema do resgate da concessão do serviço público de transportes colectivos na cidade do Porto, deixou claramente expresso que a execução do mesmo resgate se tornaria efectiva, improrrogavelmente, no dia 30 de Junho de 1946; e, partindo desse pressuposto, fixou certas regras tendentes a evitar que, na transição de um sistema para outro, se verificasse qualquer falta de continuidade na exploração do serviço.

A comissão instituída nesse diploma procedeu, no curto espaço de tempo que lhe foi facultado, a um estudo exaustivo das complexas questões suscitadas pelo resgate, fornecendo o respectivo relatório um valioso contributo, não só para a liquidação desse resgate, como também para a solução final do problema dos transportes colectivos do Porto. Nas conclusões desse trabalho preconiza-se, em imediato seguimento ao termo da gerência da concessionária, um período transitório de gestão que habilite a ajuizar das condições reais da exploração do serviço e das vantagens a obter dentro de qualquer das modalidades que usualmente são adoptadas. E esse ponto de vista obteve a concordância da Câmara Municipal do Porto.

Ao apreciar a proposta camarária, o Governo tem de reconhecer que os tempos que se atravessam oferecem ainda o aspecto conturbado das feridas da guerra mundial, que estão longe da cicatrização; e que, por isso, a fixação do regime definitivo deve aguardar uma época de menor incerteza.

Dentro desta orientação não deve também perder-se de vista que desde a data da outorga da concessão até hoje se tem verificado uma larga evolução nos conceitos fundamentais sobre transportes urbanos, e, assim, o conhecimento directo da organização e execução dos serviços constituirá certamente um elemento proveitoso para a fixação das bases e a maior eficiência do sistema que em definitivo vier a adoptar-se.

O regime instituído por este decreto representa, portanto, no desenvolvimento do plano esboçado no relatório do decreto-lei n.º 35:199, um novo escalão, essencialmente caracterizado pela manutenção, nas suas linhas gerais, da actual orgânica dos serviços, mas com a direcção da exploração afecta já à administração municipal.

A fim de dar satisfação aos objectivos em vista, e sempre na preocupação de assegurar, sem perturbações e em termos concretos, a continuidade do serviço, julga o Governo necessário estabelecer, em diploma legislativo, as bases pelas quais vai reger-se o sistema de exploração. Ainda que as características inerentes à sua própria função experimental não constituíssem para tal justificação bastante, a circunstância de a rede abranger a área dos concelhos limítrofes e a acção da Federação dos Municípios não poder desde já, por falta de regulamentação adequada, revelar plena eficiência, tornariam indispensável, sempre em respeito ao postulado da unidade de exploração, fixar normas reguladoras da gestão do serviço.

Ao fazê-lo, pretende o Governo manter-se adentro do campo estrito do direito normativo, e sem por qualquer forma intervir no âmbito das relações contratuais entre a Câmara Municipal do Porto e a concessionária. Na parte final do § único do artigo 3.º do decreto n.º 35:100 vem marcada uma orientação que em nada há que rectificar, na certeza de que as controvérsias contenciosas a que porventura dê lugar a execução do resgate bem poderão ver o seu termo dentro do período estabelecido neste decreto, e cujo limite máximo vai fixado em três anos e meio.

Dentro dos princípios gerais da nossa legislação de trabalho apresenta-se como condição essencial da continuidade da exploração o princípio da manutenção nos seus respectivos postos do pessoal actualmente ao serviço da concessionária. Não se desconhece que no capítulo previdência está pendente de decisão superior, nos termos do decreto-lei n.º 32:674, de 20 de Fevereiro de 1943, a resolução de várias questões; e, como é lógico, deixa-se vincado que a situação não é alterada pela presente transferência de exploração. Assim se garantirá, por força das quantias que a Câmara tenha de pagar em consequência do resgate, a efectivação da responsabilidade em que a concessionária se ache constituída para com as respectivas instituições de previdência por falta de cumprimento das suas obrigações legais ou contratuais.

A gestão preconizada coloca-se no plano da actividade industrial, e dentro desse critério promulgam-se disposições relativas à direcção técnica e administrativa e à gerência financeira do Serviço de Transportes Colectivos do Porto, designação sob a qual se levará a efeito a exploração do serviço.

Nestes termos, registando a atitude e os propósitos manifestados pela Companhia Carris de Ferro do Porto no sentido de facilitar a transferência da exploração, e tendo em atenção as deliberações já tomadas pela Câmara Municipal do Porto;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A execução do resgate da concessão do serviço público de transportes colectivos do Porto, suspensa pelos decretos-leis n.ºs 31:677, 33:208 e 35:199, respectivamente de 22 de Novembro de 1941, 4 de Novembro de 1943 e 24 de Novembro de 1945, verificar-se-á no termo do serviço do dia 30 de Junho de 1946.

Art. 2.º Durante um período de tempo que não ultrapasse o dia 31 de Dezembro de 1949, e em regime de exclusivo, a Câmara Municipal do Porto explorará os serviços de transportes colectivos a que se refere o artigo 1.º, nos termos deste diploma.

§ único. Em sequência, e para cumprimento do disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 31:677, de 22 de Novembro de 1941, a exploração abrangerá toda a rede em que a Companhia Carris de Ferro do Porto tem dado realização ao serviço dentro e fora da cidade do Porto.

Art. 3.º A gestão do serviço, sob a designação de Serviço de Transportes Colectivos do Porto (S. T. C. P.), será levada a efeito em regime de autonomia administrativa e financeira, constituindo um património autónomo os haveres cuja posse a Câmara Municipal do Porto assumirá por efeito do resgate, bem como aqueles que, por exigência da continuidade e desenvolvimento do serviço, for mister adquirir.

Art. 4.º Para cumprimento do artigo 2.º deste decreto-lei a Câmara Municipal do Porto, na data designada no artigo 1.º, entrará na posse do aparelho industrial explorado pela Companhia, correspondente a toda a rede, designadamente as linhas, com o respectivo material fixo