

Tabela A a que se refere o artigo 49.º

Localidades	Meses	Dias
Vila Viçosa	Janeiro	29, 30 e 31.
Santarém	Abri/	2.º Domingo.
Oliveirinha (Aveiro)	"	21.
Salvaterra de Magos	Maio	Dia variável.
Azambuja	"	" "
Vila Viçosa	"	29, 30 e 31.
Vila Rial de Trás-os-Montes	Junho	12, 13 e 14.
Évora	"	22, 23 e 24.
Guimarães	Agosto	Dia variável.
Famalicão	Setembro	29.
Santarém	Outubro	2.º Domingo.
Vila Franca	"	1.º "
Golegã	Novembro	9, 10 e 11.

Paços do Governo da República, 20 de Março de 1919. — O Ministro da Guerra, *António Maria de Freitas Soares*.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO

3.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 5:383

O momentoso assunto do pórto de Lisboa mereceu, como não podia deixar de ser, a mais desvelada atenção do Governo.

Para que o nosso primeiro pórto possa desempenhar cabalmente as várias funções que lhe competem, tanto sob o ponto de vista nacional, como sob o internacional a que indiscutivelmente tem direito em virtude da sua magnífica situação geográfica e das suas esplêndidas condições naturais, é não só indispensável executar ainda — e com urgência — importantes obras, quer para completar as actuais instalações, quer para as ampliar, visto serem cada vez mais deficientes para o crescente movimento do pórto, como também é de inadiável necessidade o prover-se êste largamente de muito mais material do equipamento do que aquele de que actual-mente se dispõe, não esquecendo também a adopção — que não pode fazer-se esperar sem grave perigo de cada vez mais aumentar o descrédito que já pesa sobre o pórto de Lisboa — de medidas relativas a serviços que não dependem da administração do mesmo pórto, mas que sobremaneira interessam ao bom nome e desenvolvimento dêste.

Não só o progressivo desenvolvimento do país exige estes melhoramentos, a fim de se poder dar satisfação às necessidades do comércio e da navegação que — causas e conseqüências daquele desenvolvimento cada vez se tornam mais imperiosas, como também as nossas aspirações de servir de ponto de passagem para o trânsito América-Europa, — aspirações tam justas mas sempre tam ameaçadas por interesses opostos aos nossos — nos devem levar a procurar introduzir, sem demora, no nosso primeiro pórto, todos os possíveis melhoramentos, completando assim a acção benéfica que possa resultar dos melhoramentos ferroviários no trânsito Lisboa-Paris que forem julgados necessários, assunto êste de que, neste momento, se ocupa uma comissão especial nomeada pelo Ministério dos Abastecimentos.

As obras que é indispensável realizar para que o pórto de Lisboa possa atender às necessidades mais urgentes são as seguintes:

1.ª Na 1.ª Secção (entre Alcântara e Santa Apolónia).

Nesta secção, que é aquela de que fazem parte quasi todas as obras até hoje executadas no pórto de Lisboa, há a considerar:

a) Acabamento da grande doca de Alcântara:

Esta doca acha-se já quasi praticamente terminada, faltando, porém, ainda completar o alargamento da sua entrada e a construção da ponte girante que atravessa a mesma.

A sua área é de 160:000 metros quadrados e cuja construção foi empreendida pela administração do pórto de Lisboa em 1912, tendo-se, nessa construção, despendido, já, cerca de 2:400 contos, é duma enorme vantagem, pois, com ela, se consegue aumentar em cerca de 2:000 metros a extensão de cais acostável, e, ao mesmo tempo, passando para os seus cais quasi todo o movimento de mercadorias que agora se faz no cais exterior entre Alcântara e o Pôrto de Desinfecção, conseguir-se há libertar cerca de 1:000 metros de cais que serão destinados ao serviço de paquetes o embarque e desembarque de passageiros, o que actualmente é impossível fazer-se em larga escala nos cais do pórto de Lisboa por falta de lugar.

Nos terraplenos norte, oeste e sul da doca, há a fazer os necessários trabalhos de adaptação ao tráfego comercial, construção de armazém, vias férreas, estabelecimento de guindastes eléctricos, etc., enfim, de tudo que é necessário para uma boa exploração comercial, bem como há a fazer no cais exterior a sua adaptação ao serviço de passageiros e a construção dum entreposto para mercadorias estrangeiras no seu extremo oeste.

b) Acabamento da construção já iniciada de duas novas docas secas e de três carreiras para construção de navios até 8:000 toneladas:

Estas obras acham-se em execução, e são de urgente necessidade, não só por aumentarem os meios para limpeza e reparação de navios (actualmente a Administração do pórto de Lisboa possui só duas docas secas, uma de 180 metros e outra de 110 metros), como também para se iniciar a construção de navios de aço, que tam necessários são na presente ocasião.

c) Ampliação da doca seca ou de reparação n.º 1:

Esta doca de reparação tem 180 metros de comprimento mas é necessário aumentá-la, levando-a até 230 metros, atendendo ao aumento sucessivo do comprimento dos navios.

d) Molhe leste da doca de Santos e cais para passageiros no Cais do Sodré.

É esta uma obra a empreender, obra de enorme conveniência pois, com a sua execução, não só se alcançará uma grande área abrigada de que tanta falta há no pórto de Lisboa, como também se evitará, numa larga medida, os enormes assoreamentos que se dão em toda aquela região, reduzindo assim, em grande escala, as dragagens, que são ali quasi constantes e muito consideráveis, e cuja despesa corresponde a um importante capital, o qual se pode computar em cerca de 600.000\$.

Além disto, alcançar-se há um belo cais para atracação de paquetes junto do Cais do Sodré, e um largo terrapleno cujo valor naquê local é muito importante, e onde se deve vir a construir o mercado de peixe e fazer várias outras instalações.

2.ª Na 2.ª Secção (entre Alcântara e o Bom Sucesso):

Nesta parte do pórto, a administração do pórto de Lisboa apenas possui as três docas de Santo Amaro, Belém e Bom Sucesso, assim como uma pequena faixa de terreno em torno das mesmas e ao longo da margem que é constituída não por um cais acostável mas por um talude empedrado.

Está a mesma Administração em negociações com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para a aquisição dos terrenos que a esta pertencem e que ficam ao sul da via férrea de Cascais, a fim de os adaptar ao

serviço da exploração do pórto, o que se está tornando urgente.

Para eles serão transferidos todos os depósitos de carvão que actualmente estão localizados no cais exterior de Alcântara ao Pósto de Desinfecção e, bem assim, o Entrepósto dos Produtos Coloniais, actualmente no Terreiro do Trigo, mas já muito acanhado, conseguindo-se assim alargar o Entrepósto de Santa Apolónia, igualmente de muito reduzidas dimensões.

Sem se poder fazer a utilização de parte da 2.^a Secção para nela se levar à prática a instalação de carvão a que atrás se faz referência, será impossível tirar todo o proveito que se deve tirar da nova doca de Alcântara acima citada, e não será possível adaptar-se o cais exterior entre Alcântara e o Pósto de Desinfecção ao serviço de paquetes e passageiros, o que tanto importa ao trânsito internacional, para não falar já no tráfego nacional.

A adaptação dos terraplenos da 2.^a Secção e a transformação da sua linha de margem tornando-a acostável, é, pois, urgentíssima.

Acresce mais que desses terrenos poderá ainda, provavelmente, ser destinada uma parte para desenvolvimento da zona franca para produtos do Brazil.

3.^o Na 3.^a Secção (entre Santa Apolónia e o Póço do Bispo).

Esta região tem estado até hoje completamente abandonada, não se tendo ali feito obras algumas, o que não pode continuar, atendendo ao seu sempre crescente desenvolvimento comercial e industrial.

Além disto, a estação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em Santa Apolónia encontra-se em deploráveis condições pela exiguidade das suas instalações e impossibilidade destas serem alargadas para onde quer que seja.

A construção das obras do primeiro lanço da 3.^a secção, cujo projecto se acha já aprovado superiormente, não só vae atender às necessidades da importante e rica região marginal até o Poço do Bispo, como proporcionará à Companhia Portuguesa a única solução possível para melhoramento das instalações da sua estação de Santa Apolónia, permitindo-lhe pô-la nas devidas condições, com enorme beneficio do serviço ferro-viário em toda a sua rede, o que mesmo é dizer em quasi todo o país, que assim será indirectamente beneficiado.

Entre a Administração do pórto e a da Companhia Portuguesa acham-se já assentes as bases dum contracto relativo à utilização, por esta, de parte dos cais e terraplenos da 3.^a secção do pórto, e a compra, por aquela, de parte dos terrenos da segunda secção entre Alcântara e o Bom Sucesso pertencentes à Companhia.

Não há, pois, dúvida de que é, igualmente urgentíssima a execução das obras do primeiro lanço da 3.^a secção do pórto entre Santa Apolónia e o Póço do Bispo.

Além dos trabalhos que ficam indicados, há a considerar mais:

4.^o *Modificação da via férrea Cais-Sodré a Cascais no tróço entre Cais Sodré e Alcântara:*

A electrificação desta linha vai modificar fundamentalmente as condições da sua exploração, tornando-a tam intensa que é perfeitamente incompatível com a existência das passagens de nivel actuais destinadas a servir o pórto de Lisboa.

Forçoso se torna, pois, uma modificação radical, ou elevando ou rebaixando a linha, assunto este que está sendo estudado pelo pórto de Lisboa, mas que deve ser de uma realização quasi imediata.

Por fim, não se pode ainda deixar de atender a:

5.^o *Material de equipamento para o pórto:*

Além daquele a que já foi feita referência ao tratar da doca de Alcântara, muito mais material é necessário

adquirir para reforço do que já existe ou substituição da parte deste já deteriorada pelo seu longo tempo de uso.

Assim, há que adquirir vapores para reboques e para transporte de passageiros, barcas para fornecimento de água a navios, batelões, guindastes eléctricos, cabrestantes, aparelhos para descarga de carvão e de cereais, locomotivas de manobras, etc., e todo aquele cuja necessidade se fôr manifestando.

Indicados de um modo sumário, quais os trabalhos urgentes a executar no pórto de Lisboa, para elle cabalmente poder corresponder às suas funções, resta encarar a parte financeira.

Muito difficil é, presentemente, apresentar um orçamento das despesas a que tais trabalhos poderão dar lugar.

Orçamentos anteriores já feitos ficam a muito grande distância daquilo que as obras poderão custar hoje, tam grandes têm sido os aumentos de mão de obra e de materiais; orçamentos feitos agora montarão a uma cifra muito elevada, e as importâncias a que se chegar irão certamente modificando-se numa larga escala durante a execução das obras, que consumirá uns poucos de anos, não podendo, porém, prever-se qual será o abaixamento.

Tomando-se, porém, como base, os preços actuais e partindo do princípio de que — como é indispensável — devem ser empreendidas sem demora as obras ainda não começadas, mas que a sua execução consumirá uns poucos de anos, não se andar, talvez, muito longe da verdade apresentando a estimativa seguinte:

a) Acabamento da doca de Alcântara	500:000\$
b) Vias férreas, guindastes, instalações eléctricas, armazéns, etc., na doca e cais de Alcântara	1.500:000\$
c) Acabamento de duas novas docas de reparação e três carreiras para construção de navios até 8:000 toneladas	1.000:000\$
d) Ampliação da doca de reparação n.º 1	200:000\$
e) Molhe leste da doca de Santos e cais de passageiros junto do Cais do Sodré	2.000:000\$
f) 2. ^a Secção	4.000:000\$
g) 3. ^a Secção	5.000:000\$
h) Modificação da linha de Cascais	1.600:000\$
	<hr/>
	15.800:000\$
i) Restante material de equipamento (reboadores, barcas de aguada, mais guindastes, locomotivas cabrestantes, etc.)	1.700:000\$
	<hr/>
	17.500:000\$

Como a Administração do pórto de Lisboa dispõe actualmente de 2:500 contos, para fazer face a estes encargos serão necessários 15:000 contos.

É possível que, estendendo-se por alguns anos a execução das obras que ficam indicadas, o seu custo venha a ser inferior ao que agora é indicado na estimativa acima apresentada, pela melhoria que haja no custo da obra e dos materiais.

Se tal succeder, o saldo que possa haver não deixará de ter applicação, pois, que, entre o Cais do Sodré e a Alfândega, e quando seja deslocado para a outra margem o Arsenal da Marinha, haverá a fazer o complemento das obras da 1.^a Secção, assegurando a ligação das duas partes em que, actualmente e com grave prejuizo, a área do pórto em exploração se acha dividida, e melhorando muitíssimo aquella parte da cidade, não só sob o ponto de vista estético, como sob o da ligação da sua parte baixa oriental com a occidental que actualmente é assegurada unicamente pela acanhada Rua do Arsenal, e ainda sob outros aspectos tam úteis quanto interessantes.

É, não há dúvida, muito importante a soma necessária

para serem levados a cabo os principais melhoramentos de que carece o pórto de Lisboa.

Trabalhos desta natureza são, porém, sempre e em toda a parte, de custo muito elevado e as circunstâncias gerais de momento presente agravam, e agravarão ainda por largo tempo, esse custo muito consideravelmente, não sendo de esperar que os preços voltem ao que eram antes da guerra, ainda que muitos dêles baixem por forma sensível.

As circunstâncias em que se encontra, porém, o pórto de Lisboa, não só perante o tráfego internacional constantemente ameaçado por interesses doutras nações — que, como é natural, o ambicionam para os seus portos e vias férreas que procuram grandemente melhorar — como também perante o progressivo desenvolvimento do país, exigem que, sem demora, se proporcione ao mesmo pórto a realização de todos os melhoramentos de que ele carece quer representados por obras, quer por material de equipamento, quer ainda por disposições regulamentares adequadas à boa e perfeita execução dos vários serviços que concorrem para o seu funcionamento, na certeza de que tudo o que se despende com o pórto de Lisboa terá a sua natural e rápida compensação não só directamente pelos rendimentos do dito pórto, como indirectamente pelo auxílio que virá prestar à vida económica do país e, conseqüentemente, ao desenvolvimento de sua riqueza, que os reflectirá nos rendimentos do Estado.

Em vista do exposto:

Em nome da Nação, o Governo da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a levantar, mediante a emissão dos correspondentes títulos de dívida pública, até 15:000 contos em ouro ou equivalente e applicá-los sucessivamente no pórto de Lisboa, pela seguinte forma:

a) Acabamento da doca de Alcântara	500.000\$
b) Vias férreas, guindastes, instalações eléctricas, armazéns, etc., na doca de Alcântara	1:500.000\$
c) Acabamento de duas novas docas de reparação e três carreiras para a construção de navios até 8:000 toneladas	1:000.000\$
d) Ampliação da doca de reparação n.º 1	200.000\$
e) Molhe leste da doca de Santos e Cais de passageiros junto do Cais do Sodré	2:000.000\$
f) 2.ª Secção	4:000.000\$
g) 3.ª Secção	2:500.000\$
h) Modificação da linha de Cascais entre o Cais do Sodré e Alcântara	1:600.000\$
i) Rebocadores, barcas de aguada, guindastes, locomotivas, cabrestantes e mais material de equipamento	1:700.000\$
	<u>15:000.000\$</u>

§ único. O total deste empréstimo poderá ser elevado da importância necessária para imediata amortização dos empréstimos de 2:000 e 3:100 contos anteriormente contratados com o Monte-pio Geral e com a Caixa Geral de Depósitos, respectivamente, em moeda corrente.

Art. 2.º Os títulos acima referidos serão isentos de quaisquer impostos, do valor nominal e tipo de juro mais acomodado às condições dos mercados financeiros.

§ 1.º A sua amortização efectuar-se há no prazo máximo de 80 anos, por sorteio ou compra no mercado, o que se realizará semestralmente.

§ 2.º Os serviços de empréstimo ficam a cargo da Junta de Crédito Público, a quem a administração do

pórto de Lisboa entregará mensalmente as quantias para tal fim necessárias.

§ 3.º A emissão será feita, sob proposta da administração do pórto de Lisboa, em séries iguais, e por períodos não inferiores a um ano, excepto na hipótese de amortização dos empréstimos anteriormente emitidos, em que a 1.ª série compreenderá também os títulos necessários para o seu pagamento. O Governo, sempre que o julgue conveniente e nas melhores condições, poderá mobilizar os títulos.

Art. 3.º Se as condições dos mercados não aconselharem a emissão do empréstimo, é igualmente o Governo autorizado a negociar a sua realização na Caixa Geral de Depósitos ou em qualquer estabelecimento bancário; não devendo a taxa do juro ser superior a 5 por cento.

§ único. Em igualdade de circunstâncias será sempre preferida a Caixa Geral de Depósitos.

Art. 4.º A Administração do pórto de Lisboa escriturará o produto e applicação deste empréstimo em conta especial, não podendo em caso algum dar-lhe applicação diferente à que lho foi fixada no artigo 1.º

§ único. Exceptua-se a hipótese de haver saldo em qualquer das obras, depois das mesmas concluídas, podendo nesse caso, com prévia autorização do Governo, proceder-se à sua applicação a qualquer dos restantes, onde se torne necessário.

Art. 5.º Aos encargos deste empréstimo são consignados todos os saldos anualmente disponíveis das receitas de exploração do pórto de Lisboa.

§ 1.º Quando estas receitas não forem suficientes para o mencionado fim, o Governo fará, pelas receitas gerais do Estado, os necessários suprimentos à Administração do pórto de Lisboa, para o que fica autorizado a abrir no Ministério das Finanças os respectivos créditos especiais.

§ 2.º Estes suprimentos serão escriturados em conta corrente e serão restituídos à medida que as disponibilidades das receitas o permitam.

Art. 6.º Compete à Administração do pórto de Lisboa fixar a ordem de preferência a dar à execução das obras de que trata o presente decreto, devendo ter especialmente em vista que elas se realizem no mais curto prazo possível.

Art. 7.º O Governo dará anualmente conta ao Congresso do uso que fizer da presente autorização.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam publicar. Paços do Governo da República, 5 de Abril de 1919. — JOÃO DO CANTO E CASTRO SILVA ANTUNES — Domingos Leite Pereira — António Joaquim Granjo — Amílcar da Silva Ramada Curto — António Maria Baptista — Vitor José de Deus de Macedo Pinto — Xavier da Silva Júnior — Júlio do Patrocínio Martins — João Lopes Soares — Leonardo José Coimbra — Augusto Dias da Silva — Jorge de Vasconcelos Nunes — Luis de Brito Guimarães.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral de Administração Civil

2.ª Repartição

2.ª Secção

Portaria n.º 1:739

Tendo-se suscitado dúvidas acerca da entidade que, em face da organização do Ministério das Colónias, apro-