

de 5 de Agosto, nomear, em comissão de serviço, o licenciado João José da Silva Serradas Duarte administrador do Teatro Nacional de S. Carlos, E. P.

Presidência do Conselho de Ministros, 29 de Janeiro de 1981. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Resolução n.º 28/81

A construção de uma ponte ferroviária de via dupla sobre o rio Douro é reconhecida como tarefa prioritária, cuja execução não pode ser protelada, sob pena de se contribuir para a acelerada ruptura das ligações ferroviárias com a cidade do Porto e com toda a região a norte e nordeste do Douro.

Com efeito, a centenária Ponte de D. Maria Pia, que iniciou o serviço ferroviário em 4 de Novembro de 1877 e que, em 1976, foi declarada monumento nacional, depois de ser de há muito um ex-líbris da cidade do Porto, continua a ser actualmente o único meio de ligação ferroviária com aquela cidade e com toda a rica Região Norte, não obstante:

- a) Pela sua natureza de ponte de via única e pela sua vetustez, ser um notório factor de estrangulamento das ligações ferroviárias, quer em carga, quer em velocidade e capacidade de transporte, quer em tempo;
- b) Ser a fonte de uma inaceitável penalização da produtividade do material ferroviário;
- c) Se ter criado uma situação insustentável face à procura do transporte ferroviário e à necessidade de, em consequência, se ter de aumentar as circulações ferroviárias, o que as características da ponte não consentem;
- d) O reforço das estruturas da ponte, não contribuindo para a superação dos factores de estrangulamento apontados, conduzir ao abastardamento de uma obra de arte que, fazendo parte do património cultural do Porto e do País, tem de ser preservada a todo o custo.

Face à situação descrita, concluiu-se há muito pela necessidade da construção de uma nova ponte ferroviária ligando Gaia ao Porto, ou, mais propriamente, as estações de Devesas e de Campanhã, com via dupla, e garantindo um escoamento rápido e eficaz da circulação ferroviária.

Os estudos tendentes à implantação da nova ponte efectuados pela CP em 1976 localizaram-na a cerca de 30 m a montante da Ponte de D. Maria Pia, com um comprimento total de 3549 m e um custo calculado de 1 200 000 contos.

Submetido aquele anteprojecto a diversas entidades vocacionadas para a análise dos reflexos da implantação do traçado proposto pela CP, foram surgindo diversas hipóteses alternativas, que, por razões de natureza estética, paisagística e cultural, iam tendendo para um cada vez maior afastamento do novo traçado em relação ao da Ponte de D. Maria Pia.

As quatro variantes principais decorrentes das críticas formuladas e das alternativas a que deram lugar conduzem a afastamentos de traçado até aos 1000 m, sempre para montante.

As alternativas vão implicando comprimentos totais da nova ponte cada vez maiores, conforme maior é o afastamento, a custos totais de construção também cada vez maiores, quase triplicando o custo previsto para o anteprojecto inicial, e constituirão, com carácter definitivo, um factor de agravamento, proporcional ao afastamento, dos custos de exploração e de demora na circulação ferroviária.

Entende-se que nesta matéria, em vez do exclusivismo de um dos interesses a prosseguir e a salvaguardar, haverá que encontrar soluções de compromisso que, atendendo a todos os interesses em presença — estéticos, paisagísticos, culturais, técnicos, operacionais, de segurança, de economia de meios e outros —, conduzam ao mínimo de sacrifício de todos esses interesses.

Nestes termos:

O Conselho de Ministros, reunido em 6 de Fevereiro de 1981, considerou imprescindível levar a cabo a construção da nova ponte ferroviária sobre o Douro, e nesse sentido resolveu:

- a) Constituir um grupo de trabalho interministerial com a missão de, no prazo de trinta dias, apreciar os estudos alternativos já suficientemente desenvolvidos e, em consequência, apresentar uma proposta de implantação do traçado da nova ponte ferroviária de via dupla que ligará as estações de Devesas e Campanhã;
- b) No mencionado grupo de trabalho estarão representadas, através de dois elementos cada uma, as seguintes entidades:

Ministério dos Transportes e Comunicações, que presidirá, através de um dos seus representantes;

Ministério das Finanças e do Plano;
Ministério da Habitação e Obras Públicas;
Ministério da Qualidade de Vida;
Secretaria de Estado da Cultura;
Câmara Municipal do Porto;
Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia;
Comissão de Coordenação da Região Norte;

- c) As entidades acima referidas designarão os seus representantes em comunicação dirigida ao Ministro dos Transportes e Comunicações, feita no prazo de dez dias. Findo este prazo, o grupo de trabalho deverá iniciar os seus trabalhos, mesmo que não esteja completa a designação dos elementos que o compõem.

Presidência do Conselho de Ministros, 6 de Fevereiro de 1981. — O Primeiro-Ministro, *Francisco José Pereira Pinto Balsemão*.

Resolução n.º 29/81

A Resolução n.º 399/80, de 6 de Dezembro, prorrogou, até 31 de Janeiro de 1981, o prazo de intervenção do Estado na empresa Lacticínios Luso-Serra, L.^{da}, visto que a comissão interministerial criada pelo despacho conjunto de 27 de Agosto de 1980, publi-