

periores de Obras Públicas e de Higiene e aprovadas pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5 de Setembro de 1944. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, interino, *João Pinto da Costa Leite*.

**Tabela A**

Até 50 hectares		400\$00	por hectare
De 50 a 60	»	380\$00	»
De 60 a 70	»	360\$00	»
De 70 a 80	»	340\$00	»
De 80 a 90	»	320\$00	»
De 90 a 100	»	300\$00	»
De 100 a 200	»	290\$00	»
De 200 a 300	»	280\$00	»
De 300 a 400	»	270\$00	»
De 400 a 500	»	260\$00	»
De 500 a 600	»	250\$00	»
De 600 a 700	»	240\$00	»
De 700 a 800	»	230\$00	»
De 800 a 900	»	220\$00	»
De 900 a 1:000	»	210\$00	»
De 1:000 a 1:100	»	200\$00	»
De 1:100 a 1:200	»	190\$00	»
De 1:200 a 1:300	»	180\$00	»
De 1:300 a 1:400	»	170\$00	»
De 1:400 a 1:500	»	160\$00	»
Acima de 1:500	»	150\$00	»

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 5 de Setembro de 1944. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, interino, *João Pinto da Costa Leite*.

### Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos

#### Decreto-lei n.º 33:922

#### Evolução da obra portuária

Como base para o desenvolvimento dos portos do continente e ilhas adjacentes, foi, em 2 de Dezembro de 1926, promulgada a lei dos portos — decreto n.º 12:757 —, em que se estabelecia a sua classificação, se definiam os recursos das respectivas administrações autónomas e os limites que poderia atingir a comparticipação financeira do Estado para a construção das suas obras e, finalmente, se previa a criação de um serviço de dragagens que assegurasse a conservação dos seus acessos e fundeadouros.

Ulteriormente foi promulgada legislação — decretos n.ºs 14:718 e 14:782, respectivamente de 8 e 19 de Dezembro de 1927 — tendente a remodelar o funcionamento das juntas autónomas existentes, a promover a criação de novas juntas e a dar a umas e outras os meios de exercerem a sua acção.

Pelo decreto n.º 15:644, de 23 de Junho de 1928, era nomeada uma comissão incumbida de rever a classificação estabelecida anteriormente. Do seu relatório, datado de 21 de Dezembro do mesmo ano, constam, além de uma nova classificação dos portos, as bases para um plano de financiamento das obras a fazer, a indicação da ordem de precedência a adoptar para a execução dessas obras e sugestões sobre a conveniência do agrupamento de vários portos sob a administração comum, visando a concentração de esforços e a economia de recursos.

Com a restauração das finanças do Estado apareceram as possibilidades de execução de um plano de obras nos portos. A criação das juntas facilitara a preparação

dos projectos que nêle deviam ser integrados. Ia-se desenvolver em proporções inesperadas a obra portuária, até aí reduzida a alguns meritórios esforços locais de limitado fôlego e cuja conclusão mesmo só as novas condições vieram permitir.

O decreto n.º 17:047, de 29 de Junho de 1929, autorizou o Governo a contrair um empréstimo, podendo atingir 300:000.000\$.

Pelo decreto n.º 17:421, de 30 de Setembro do mesmo ano, foi feita a primeira distribuição de verbas por diversos portos, elevando-se a sua importância total a 250:000.000\$, verba que foi largamente excedida em consequência, sobretudo, da intervenção da cláusula ouro que ainda figurava em alguns dos primeiros contratos e dos accidentes ocorridos em algumas obras.

A lei n.º 1:923, de 17 de Dezembro de 1935, prevê novas dotações para as obras nos principais portos comerciais e de pesca, sem contudo as fixar.

Está agora em pleno funcionamento o serviço de dragagens de conservação e está em via de conclusão a 1.ª fase das obras portuárias, e desta já se pode verificar que resultaram os seguintes benefícios:

1) Considerável desenvolvimento das acomodações do pôrto de Lisboa pelo estabelecimento na 3.ª Secção — Santa Apolónia—Poço do Bispo — dos novos cais acostáveis, em água profunda, e dos seus terraplenos;

2) A transformação do pôrto de Leixões, dotado hoje com uma vasta doca orlada de magníficos cais acostáveis, aprofundado nos seus fundeadouros e, sobretudo, livre para sempre da prejudicialíssima condição de «pôrto de refúgio de onde os navios devem fugir à aproximação do temporal», em virtude da radical transformação das suas condições de abrigo interior e da notável melhoria das suas condições de acesso;

3) Considerável melhoria das condições de acomodação do pôrto de Viana do Castelo;

4) Construção da obra principal de defesa do pôrto artificial da Póvoa de Varzim — o molhe norte — e início da obra complementar — o molhe sul;

5) Sensível melhoria das condições de acesso ao pôrto de Aveiro, sem contudo se atingir o melhoramento completo que é de desejar;

6) Apreciável melhoria das condições de acesso ao pôrto da Figueira da Foz, como prova a actual permanência da sua utilização, sem contudo se atingir o desejável melhoramento definitivo e a despeito de certos importantes assoreamentos locais;

7) Estabelecimento das obras de adaptação comercial e para o serviço da pesca do pôrto de Setúbal em conjugação com a transformação das condições estéticas e sanitárias da frente marginal da cidade;

8) Melhoria das condições de acesso ao pôrto comum de Faro—Olhão, embora apenas ainda incompleta;

9) Conclusão das obras de adaptação comercial do pôrto de Vila Real de Santo António;

10) Grande aumento da área abrigada e da extensão das acostagens do pôrto do Funchal;

11) Melhoria das condições de abrigo e criação de novas acostagens profundas no pôrto de Ponta Delgada.

A importância das verbas despendidas pelo empréstimo de portos até 31 de Dezembro de 1943 em todos estes trabalhos, excluídos os do pôrto de Lisboa, consta do mapa n.º 1, que vai junto.

Dêle constam também as importâncias a despendere ainda para a conclusão das obras desta 1.ª fase.

Além destas dotações, foram concedidos subsídios pelas verbas do orçamento ordinário do Estado para obras de construção e despendidas as importâncias constantes do mapa n.º 2.

Como se vê, apesar das notáveis melhorias obtidas e de que só mais tarde, normalizadas as condições do co-

mércio mundial, se poderá apreciar todo o valor, há ainda alguma cousa que completar nos melhoramentos iniciados para que dêles se possa tirar todo o partido; há que iniciar e completar o melhoramento de alguns

portos importantes que ainda não puderam ser considerados; há que tratar do equipamento de todos êles.

Esse é o objectivo a que visa a 2.ª fase das obras portuárias que o Governo agora julga oportuno empreender.

## MAPA N.º 1

## Despesa extraordinária (decreto n.º 17:424, de 30 de Setembro de 1929)

Empreitada	Limite fixado por lei ou contrato	Despendido até 31 de Dezembro de 1943	A despendir até final da obra	A despendir em 1944
<b>Portos de:</b>				
Viana do Castelo . . . . .	20:684.000\$00	20:503.232\$88	—\$—	—\$—
Póvoa de Varzim (molhe norte) . . . . .	15:000.000\$00	10:330.277\$59	11:084.678\$21	903.394\$02
Póvoa de Varzim (molhe sul) . . . . .	12:000.000\$00	5:585.044\$20	—\$—	3:000.000\$00
<b>Leixões:</b>				
a) Empreitada n.º 1 — Dragagens e quebramento de rochas . . . . .	26:000.000\$00	21:324.445\$98	4:675.554\$02	2:119.413\$42
b) Empreitada n.º 2 — Doca . . . . .	64:135.880\$42	64:131.643\$41	(a) 4.237\$01	—\$—
c) Empreitada n.º 3 — Molhe . . . . .	111:984.376\$21	105:526.258\$88	6:458.117\$33	3:018.013\$60
Aveiro . . . . .	21:000.000\$00	21:000.000\$00	—\$—	—\$—
Figueira da Foz . . . . .	13:000.000\$00	11:750.000\$00	—\$—	—\$—
Setúbal . . . . .	27:000.000\$00	26:999.677\$12	—\$—	—\$—
Vila Real de Santo António . . . . .	6:000.000\$00	6:000.000\$00	—\$—	—\$—
Ponta Delgada . . . . .	25:000.000\$00	22:130.783\$18	700.000\$00	700.000\$00
Faro-Olhão . . . . .	1:000.000\$00	1:000.000\$00	—\$—	—\$—
<b>Soma . . . . .</b>	<b>342:804.256\$63</b>	<b>316:281.363\$24</b>	<b>22:922.586\$57</b>	<b>9:790.821\$04</b>

(a) Correspondente ao saldo da dotação, na importância de escudos-ouro 2.237\$02 pelo último coeficiente de conversão (1,894).

## MAPA N.º 2

Subsídios concedidos às juntas autónomas dos portos por conta das dotações da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos desde o princípio do ano económico de 1928-1929 até ao fim do ano de 1943:

Designação das Juntas	Total dos subsídios concedidos
Junta Autónoma dos portos do Norte e juntas que a precederam . . . . .	3:110.513\$00
Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro	2:116.500\$00
Junta Autónoma do pórtio da Figueira da Foz . . . . .	1:749.705\$00
Junta Autónoma das obras do pórtio e barra de Setúbal e do rio Sado . . . . .	300.000\$00
Junta Autónoma dos portos de Barlavento do Algarve e juntas que a precederam	399.000\$00
Junta Autónoma dos portos de Sotavento do Algarve e juntas que a precederam	3:156.500\$00
Junta Autónoma dos portos do distrito de Ponta Delgada e junta que a precedeu	2:666.000\$00
Junta Autónoma dos portos do distrito de Angra do Heroísmo . . . . .	400.000\$00
<b>Soma . . . . .</b>	<b>13:898.213\$00</b>

## 2.ª fase do plano de obras nos portos

Havendo, ao estabelecer o programa da 2.ª fase de desenvolvimento portuário, necessidade de definir o grau de melhoramento que devem atingir alguns dos portos incluídos na 1.ª fase; havendo que considerar alguns portos ainda não melhorados, e havendo que ter em conta as indicações de uma experiência já avançada e as que resultam da evolução económica, afigurou-se conveniente enunciar os princípios gerais orientadores desta nova fase, definir com precisão as actividades existentes e estabelecer a previsão dos desenvolvimentos económicos que resultarão das obras a considerar. É êsse o estudo que se apresenta a seguir e que se refere às condições normais, anteriores à guerra, e que se pode esperar que venham, em larga medida, a ser restabelecidas.

I  
Princípios gerais

Em grandes linhas gerais, julga-se que o esforço do Estado deve aplicar-se sobretudo, e em primeiro lugar, ao melhoramento dos acessos aos portos e à criação das condições de abrigo indispensáveis ao trânsito da navegação, ao exercício do tráfego comercial e ao das actividades marítimas em geral.

Não devem, no entanto, ser completamente postas de parte as obras interiores de acostagem e de utilização comercial.

Tanto estas como o equipamento dos cais devem ser considerados, pelo menos na medida necessária para dar o impulso inicial ao desenvolvimento económico dos portos e das regiões que os servem. As administrações locais, pouco sobrecarregadas com os encargos do reembolso ao Estado das importâncias por êste adiantadas, em consequência das condições verdadeiramente favoráveis em que êle é previsto, fácil será tomarem a seu cargo as despesas ordinárias de conservação e promoverem o desenvolvimento gradual das instalações da exploração, à medida que o vá exigindo o crescimento do tráfego.

De um modo geral, afigura-se de boa orientação concluir primeiro os trabalhos iniciados ou construir as obras complementares que condicionem o êxito de importantes trabalhos já executados.

Deverá seguir-se o início de melhoramentos em portos ainda não beneficiados.

Também se julga razoável dar a preferência aos portos que já movimentam apreciável tráfego, e pela ordem da sua importância económica, ou àqueles que oferecem mais seguras perspectivas de desenvolvimento futuro.

Para definir completamente a orientação a seguir, necessária se torna ainda a discussão de duas questões fundamentais — uma relativa aos portos comerciais e de cabotagem, outra relativa aos portos de pesca.

A primeira, relativa aos portos de comércio e de cabotagem, é a de saber até que ponto convém levar a aplicação do princípio da concentração comercial.

A segunda, relativa aos portos de pesca, é a de saber o que se entende por portos de pesca e por protecção às populações piscatórias.

#### Limitações à aplicação do principio da concentração comercial

Sendo, sem dúvida, de grande vantagem a concentração comercial nos grandes portos, vantagem que, em última análise, é expressa pelo menor custo final da mercadoria para o consumidor e pela facilidade com que a pode obter, ela é afectada, como é natural, por certas limitações.

São essas limitações condicionadas por várias circunstâncias, que se passam a apresentar:

1) A distância a que do grande porto se encontra o centro marítimo, secundário, de consumo ou de produção, e as facilidades de comunicação entre um e outro;

2) O carácter da mercadoria, geral ou especial, rica ou pobre;

3) As condições mais ou menos favoráveis do acesso marítimo ao centro secundário;

4) As facilidades oferecidas pelos grandes portos, traduzidas no encargo reduzido sobre as mercadorias que os atravessam e em que não pequena influência têm a boa administração e uma exploração bem organizada.

Quanto à distância, há evidentemente um limite de transporte, para além do qual o seu custo deixa de compensar as vantagens que o grande porto oferece em menor custo das taxas, tarifas e despesas accessorias incorridas para o atravessar; em menor custo do frete marítimo que a elle se dirige; em menor custo de armazenagens e de encargos (seguros, juros do capital, etc.), resultantes da maior frequência da navegação; em certeza e regularidade da colocação dos produtos nos mercados, em consequência da regularidade da navegação.

A grande variabilidade do limite referido inferir-se-á da multiplicidade de elementos variáveis de que é função.

Pelo que respeita ao primeiro termo da comparação a estabelecer para exprimir o equilibrio representado por aquele limite, deve dizer-se que, por um lado, os transportes terrestres não são baratos no nosso País e, por outro lado, que também está longe de ser barata a passagem da mercadoria através dos nossos dois portos principais.

É esta a razão por que, a despeito das deficientísimas condições em que se tem deixado permanecer os nossos portos secundários, certos de entre elles, e nomeadamente os do Algarve, continuam, dentro da nossa reduzida extensão territorial e através de tudo, a manter um tráfego de mercadorias relativamente considerável.

Quanto ao carácter da mercadoria, é manifesta a sua influência na limitação posta à concentração. Assim, se a mercadoria geral, sobretudo de importação, se concentra exclusivamente nos grandes portos, por coincidirem estes com os grandes centros populacionais que constituem os seus grandes mercados, já o mesmo se não dá com certas mercadorias especiais, como as matérias primas ou os produtos de certas importantes indústrias locais (conservas e cortiças); como certas produções exclusiva ou quasi exclusivamente regionais (frutos secos, cortiças, sal, etc.); como certos produtos pobres e em grandes massas (toros, minérios, pedras, carvão). Estas mercadorias especiais, ocupando, por vezes, uma navegação especial, como as 400:000 a 500:000 toneladas de arqueação que anualmente frequentam em tempos normais os vários portos secundários do continente, facilmente continuarão a transitar por estes portos, com grande beneficio das actividades e economia locais, desde que se lhes proporcionem algumas facilidades de acesso e de atracção, a despeito

da atracção que sobre elas possam exercer os portos principais, por vezes, a alguns centos de quilómetros de distância, agravada, em certos casos, com as dificuldades e as despesas de transbôrdo resultantes de uma travessia fluvial.

As condições dos acessos, cuja melhoria é imperiosamente exigida pela necessidade da conservação dos importantes centros piscatórios e industriais que em alguns dos portos secundários se localizam, também influem nas limitações postas à concentração comercial. Não se pode, evidentemente, condenar ao desaparecimento centros industriais da importância de Setúbal, Faro-Olhão, Portimão e Vila Real de Santo António, que colocam anualmente nos mercados externos mercadorias de valor compreendido entre 40:000.000\$ e 100:000.000\$ cada um. Têm o primeiro e o último assegurados acessos relativamente bons. Os outros dois, para se poderem manter e prosperar, precisam de ser acessíveis às maiores traineiras de pesca em todos os estados da maré. Os fundos que assegurem a passagem destes barcos em baixa-mar de águas vivas facultam-na também, em meia maré ou em preiamar, ao navio vulgar de comércio que cala de 15 a 22 pés. E, nestas condições, toda a mercadoria especial que se destine ou que provenha desses portos ou das regiões próximas tem considerável vantagem em os utilizar. Se succede, como no Algarve, juntarem-se na mesma costa vários portos da mesma categoria, maior é a atracção que esse grupo exerce sobre a navegação, passando esta já a ter condições de frequência e regularidade, como ali se observa.

Estas condições permitem manter uma actividade marítima apreciável e susceptível mesmo de considerável desenvolvimento, quando se lhes ofereçam melhorias de acesso que evitem o transbôrdo ao largo, ainda hoje verificado, de uma importante proporção do tráfego. Com efeito, a entrada segura de todos os navios que frequentam o porto, evitando as grandes e incómodas permanências na costa, à espera de oportunidade de transbôrdo, fará imediatamente baixar o frete, assim como o seguro da mercadoria; por outro lado eliminará o pesado ônus da barcagem, de tudo resultando melhores condições de luta nos mercados externos, incentivo a produção das indústrias locais e da agricultura regional e consequente aumento do tráfego.

Do que fica dito verifica-se que subsistirá uma limitação considerável à concentração comercial nos dois grandes portos, desde que se pretenda evitar o aniquilamento de centros de produção muito importantes para a economia nacional, tendo plena justificação, mesmo sob o ponto de vista comercial, as obras a fazer ainda nos dois principais portos do Algarve, Faro-Olhão e Portimão, como também em Sines, embora mais modestas, na Figueira da Foz e em Aveiro.

#### Portos de pesca. Protecção às populações piscatórias

Há, por um lado, as populações piscatórias numerosas, concentradas num número limitado de centros e exercendo a pesca como mester exclusivo. Por outro lado, há os pescadores disseminados ao longo de toda a costa e, por vezes, reunidos em pequenos núcleos, para quem a pesca não é um mester exclusivo e que o acumulam com o cultivo das terras próximas da costa. Estes últimos, não exercendo a pesca numa grande parte do ano, não procuraram os abrigos naturais, embora precários, que a costa lhes oferece e dispersam-se ao longo de costas arenosas, completamente abertas, como as numerosas companhas que se limitam a lançar no verão as redes, puxando-as depois de terra, ou, quando muito, estabelecem-se em pequenos accidentes da costa, absolutamente impraticáveis também, a não ser em muito bom tempo.

A protecção directa a esta última categoria de pescadores, já pela sua disseminação, já pelas condições e absoluta exposição dos locais que ocupam, é, pode-se dizer, impraticável. Uma ou outra pequena obra se pode fazer num ou outro local; mas o benefício derivado é, em geral, insignificante: nem os pescadores assam a pescar mais dias no ano, nem, se sobrevém imprevistamente a tempestade, é essa pequena obra que os salva da catástrofe.

Qualquer obra capaz de levar a protecção à zona da abitação, que é aquela em que a sua acção é necessária, é sempre muito dispendiosa.

Entendeu-se neste plano que a protecção à classe piscatória deve compreender, por um lado, as obras necessárias para assegurar as condições de trabalho, em todas as circunstâncias, nos centros em que se aglomeram milhares de pescadores, que muitas vezes proporcionam, por sua vez, trabalho a milhares de operários de indústrias derivadas, e aos quais, com mais propriedade, se pode chamar portos de pesca; por outro lado, as obras necessárias para realizar o escalonamento, ao longo da costa, a distâncias convenientes — 100 a 150 quilómetros — dos portos de refúgio, onde se possam abrigar com segurança quando surpreendidos pelo temporal em meio da sua faina e em condições de não poderem regressar às suas bases. Dêsses refúgios beneficiarão as populações piscatórias disseminadas, mais aproveitando-om êles de que com um arremêdo de abrigo nas suas pequenas povoações.

Para a resolução dêste problema, que se impõe, ocorre, como solução mais natural, o aproveitamento das situações dos mais importantes centros piscatórios, já porque aí se concentram as mais numerosas populações de pescadores, já porque êles se localizam, salvo poucas excepções, em situações em que um acidente natural proporciona, para determinadas direcções dos temporais, um abrigo, por vezes escasso, é certo, mas que de certo modo facilitará a resolução do problema do porto e refúgio, permitindo a construção em condições relativamente económicas, já porque êsses centros estão sempre próximos dos principais pesqueiros da costa. Esta solução, conjugando a utilização dos portos principais, depois de convenientemente melhorados os seus acessos, com a adaptação de umas poucas situações naturais da costa, resolverá completamente o importante problema dos portos de refúgio.

## II

### Condições actuais

#### e possibilidades de desenvolvimento dos portos

Antes de se apresentar o programa dos trabalhos que constituem a 2.<sup>a</sup> fase do plano portuário convém examinar as condições actuais dos portos portugueses e as suas possibilidades de desenvolvimento.

Não se faz aqui menção do porto de Lisboa. Pela sua grande importância e condições especiais, o prosseguimento dos seus melhoramentos será objecto de medidas especiais a adoptar muito brevemente pelo Governo.

Também não são mencionados discriminadamente os pequenos portos de pesca e cabotagem disseminados pelas costas continentais e insulares e cuja importância não chega para os fazer figurar nos gráficos estatísticos apresentados com êste trabalho.

O plano adiante apresentado considera para o seu melhoramento uma verba global, que será despendida segundo programa a estabelecer definitivamente, depois de concluídos e apreciados os trabalhos da missão que o Governo entendeu dever nomear para o estudo dos pequenos portos das ilhas adjacentes e de realizado idêntico trabalho em relação aos do continente.

Aos portos insulares mais importantes faz-se referência especial no fim.

Pelo que respeita às suas actividades actuais podem classificar-se da seguinte forma os portos continentais:

1) *Portos exclusiva ou quasi exclusivamente de pesca*: Póvoa de Varzim, Aveiro, Nazaré, Peniche e Sezimbra.

2) *Portos de pesca, comerciais e de cabotagem* (sendo o seu comércio em parte importante derivado da indústria das conservas e em parte importante de outros ramos de produção): Viana do Castelo, Douro-Leixões, Figueira da Foz, Setúbal, Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro-Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

Os gráficos juntos dão idea da importância relativa dêstes portos sob os pontos de vista comercial, marítimo, da pesca e industrial.

Em virtude da anormalidade da situação mundial, que resulta na quasi extinção do tráfego de uns portos e no anormal crescimento do tráfego de outros, imposto pelas condições de guerra, abrangem estes gráficos apenas o quinquênio que terminou em 1939, como representativo das condições consideradas normais.

Pelo que respeita ao aspecto particular da pesca há ainda a classificar os portos em:

A) Portos de pesca destinada principalmente à indústria das conservas, em que, a par de populações piscatórias muito importantes, vivem populações industriais por vezes de grande importância: Leixões (Matozinhos), Peniche, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António.

B) Portos de pesca destinada principalmente ou em parte importante ao consumo local ou regional: Viana, Póvoa, Leixões (Matozinhos), Douro, Aveiro (pesca interior e companhas da costa), Figueira da Foz, Nazaré, Peniche, Sezimbra, Setúbal, Sines, Lagos, Portimão, Faro-Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

C) Portos de pesca longínqua (bacalhau): Viana do Castelo, Porto, Aveiro e Figueira da Foz.

Nesta classificação não se inclui o porto de pesca de Lisboa, pela sua natureza e importância especial.

O problema de melhoramento de certos portos deve, nos objectivos considerados, ter em vista também as actividades futuras.

Assim, para a Figueira da Foz e sobretudo para Aveiro, portos estes presentemente de fraco ou nulo tráfego comercial, deve-se ter em vista o desenvolvimento da indústria da pesca do bacalhau, que tem entre nós tantas possibilidades de expansão, uma vez que se dispõe de um importantíssimo mercado dêste produto — o mercado nacional.

O melhoramento dos acessos dêstes portos, facilitando a passagem aos navios de maior tonelagem que se torna necessário empregar, constitue um dos aspectos da campanha de protecção a esta indústria que o Governo julgou dever iniciar.

Por outro lado, há que considerar as possibilidades de desenvolvimento industrial de certas zonas vizinhas dos portos, no renascimento económico de Pais. Constituem condições ideais para êsse desenvolvimento a presença de vastos terrenos planos, em contacto imediato com a navegação fluvial, com fáceis comunicações por estrada e caminhos de ferro, localizados em zonas densamente povoadas por uma população laboriosa e empreendedora e em relativa proximidade de centros de população importantes com que tenham fácil ligação. Quando uma região com tais atributos se vem a encontrar em contacto fácil e desembaraçado com a navegação marítima, cedo se deverá manifestar a tendência para um desenvolvimento industrial considerável.

E sob este ponto de vista, de certo que poucas situações tam favoráveis se poderão encontrar como as que oferece a ria de Aveiro, em cujas margens já hoje se encontram indústrias de certa importância e em cuja rede de inúmeras vias aquáticas transita um importantíssimo movimento, sustentado por uma população ribeirinha de cerca de 150:000 almas. Também a ria de Faro oferece, neste particular, condições bastante favoráveis, embora não atinjam as que oferece Aveiro.

Outros portos, como Setúbal, Vila Real de Santo António, Figueira da Foz, Portimão, Viana do Castelo, etc., oferecem também sob o mesmo aspecto possibilidades interessantes, embora não tam vastas.

Cabe agora uma referência especial a cada um dos portos comerciais e de pesca do continente, às obras que nêles foram feitas e às obras de que carecem para a sua completa utilização.

#### Pôrto de Viana do Castelo

O pôrto de Viana do Castelo é essencialmente um pôrto de exportação de madeiras, em toros e serradas, tendo mais um pequeno movimento de mercadoria geral, em que avultam o bacalhau, o sal, os adubos e o cimento, visto que o movimento de carvão desapareceu em 1934.

A tonelagem total média anual nos dez anos de 1930 a 1939 foi de 52:400 toneladas e a máxima atingida no mesmo período de 70:000 toneladas.

O valor médio da mesma mercadoria, anualmente, foi de 9:000.000\$ a 10:000.000\$.

Com as facilidades oferecidas pelas novas obras, sobretudo depois que se faça o seu conveniente equipamento, é natural prever um aumento do tráfego das madeiras.

Tem tido tendência a desenvolver-se o tráfego de paralelepípedos de granito para pavimentações.

Tem também tido considerável desenvolvimento, que deve acentuar-se ainda muito, o movimento do bacalhau pescado pela frota deste pôrto.

Ele passou de 260 toneladas, no valor de 640.000\$, em 1930, para 2:680 toneladas, no valor de 6:700.000\$, em 1939.

A frota passou de 2 navios, com 707 toneladas de deslocamento, para 5 navios, com 3:427 toneladas de deslocamento.

São, em todo o caso, vastas as possibilidades de movimentação e acomodação dos cais e terraplenos do pôrto, muito aumentados pela grande ampliação feita na doca de flutuação e pela construção da doca de marés e do antepôrto, obras incluídas na 1.ª fase do programa portuário e já concluídas.

Com cerca de 780 metros de cais acostáveis em condições várias e com uma área útil de depósitos de cerca de 29:000 metros quadrados, elas podem atingir, mesmo adoptando coeficientes de exploração relativamente baixos, os valores, respectivamente, de 285:000 toneladas movimentadas anualmente e de 30:000 toneladas depositadas simultaneamente.

Presta ainda valiosos serviços a antiga eclusa, hoje adaptada a doca seca e recentemente aberta à exploração. A sua procura muito contribuirá para o aumento do movimento marítimo e até de tráfego do pôrto. Esboça-se o desenvolvimento da construção naval.

A protecção concedida ao bacalhau pescado por navios nacionais, a importância do mercado nacional e as condições favoráveis deste pôrto fazem prever um considerável desenvolvimento desta indústria.

Vê-se assim que não são por agora necessárias no pôrto de Viana do Castelo mais obras, excepto no que respeita ao aprofundamento de algumas passagens rochosas da sua barra e à acomodação da sua frota bacalhoeira, se esta atingir muito maior desenvolvimento.

Resta, pois, de momento, tratar do conveniente equipamento dos cais e terraplenos.

#### Pôrto da Póvoa de Varzim

Está concluída a parte a fazer por agora do molhe norte deste pôrto e o molhe secundário chamado molhe da doca, com extensões totais, respectivamente, de 288<sup>m</sup>,72 e 166<sup>m</sup>,10, assim como as pequenas obras acessórias previstas que constituíram a primeira empreitada. Foi iniciada a construção do molhe sul.

Embora não fique totalmente resolvido o problema da protecção das embarcações na entrada sob o temporal, encontrar-se-ão, uma vez concluídas estas obras, enormemente melhoradas as condições do pôrto de pesca da Póvoa de Varzim, sendo natural prever um sensível desenvolvimento da indústria da pesca, apesar da forte limitação que sempre lhe acarretará a proximidade do grande centro piscatório de Matosinhos.

#### Pôrto de Leixões

Dos gráficos que acompanham este plano se verifica a grande importância comercial e piscatória do sistema Douro-Leixões.

A conclusão da 1.ª fase do programa portuário deixa o pôrto de Leixões completamente transformado quer quanto às suas condições de abrigo, que permitem finalmente considerá-lo como um pôrto de refúgio, quer quanto à profundidade dos seus ancoradouros, notavelmente melhorada, quer quanto às suas acomodações para o tráfego comercial, enormemente acrescidas pela construção da doca, com os seus 1:000 metros de cais acostáveis, reforçados ainda pela ampliação de 90 metros de extensão feita pela administração do pôrto aos cais acostável do molhe sul.

Trata-se neste momento do equipamento dos novos cais e terraplenos e da sua ligação à rede ferroviária e à das estradas, devendo encarar-se também a construção das instalações para o serviço da pesca.

Dadas as grandes dificuldades naturais que afectam o pôrto interior do Douro, já quanto ao regime das cheias, já quanto às desfavoráveis condições da sua barra, cuja eficaz correcção envolveria enormes dispêndios, e dada, além disto, a inviabilidade de dotar os seus cais com terraplenos convenientemente amplos, é de prever que em futuro próximo se tenha transferido para Leixões a grande maioria do seu movimento comercial, utilizando-se o pôrto do Douro principalmente para a navegação fluvial e de cabotagem.

#### Pôrto de Aveiro

Como mostram os números reunidos nos gráficos apresentados, o comércio marítimo deste pôrto é insignificante, limitando-se a uma cabotagem reduzida.

As indústrias importantes da cidade e da região da ria não beneficiam ainda, de qualquer forma, de um comércio marítimo, praticamente inexistente.

A pesca costeira, feita quasi exclusivamente pelas companhias disseminadas ao longo da costa, e a pesca feita dentro da própria ria pouca ou nenhuma relação têm com a barra.

Só a pesca longínqua, e essa realmente muito importante, utiliza a barra de Aveiro.

É esta pesca exercida pela maior frota que sai dos portos portugueses, dando ao pôrto de Aveiro o 1.º lugar, acima de Lisboa e do Pôrto, e sendo susceptível ainda de um grande desenvolvimento, para o que dispõe das melhores condições, não lhe faltando mesmo a garantia de um grande mercado — o nacional —, a que tem o mais fácil acesso.

Por outro lado, uma vez completado o melhoramento do acesso e estabelecida a possibilidade de a navegação marítima se pôr em contacto com as indústrias marginais da ria, largo desenvolvimento é de prever nessas indústrias, assim como o aparecimento de um comércio marítimo e de cabotagem, já de importação de carvão e óleos combustíveis, já de exportação de madeiras, resinosos, cerâmica, vinhos, sal, bacalhau, produtos industriais, etc.

Também é de prever largo desenvolvimento à indústria da pesca para alimentação das populações interiores.

Concluiu-se a 1.ª fase dos trabalhos, com os resultados há muito previstos: grande melhoria das condições da zona de passagem da ria para o mar, que eram deploráveis e perigosíssimas, mas benefício apenas sensível na passagem através do banco exterior. É apreciável a limitação posta às oscilações que a barra experimentava; são freqüentemente bastante melhores mesmo as profundidades sobre o passe exterior; mas este continua sujeito a alternativas acentuadas, e, sobretudo, continua a navegação desprotegida na zona da rebentação ao menor temporal, o que torna o pôrto inacessível em tais circunstâncias.

Está aprovado pelo Governo o projecto da 2.ª fase das obras, orçamentado em cerca de 40:000.000\$ e que compreende a construção dos dois molhes de protecção da entrada do pôrto até aos fundos de (— 8<sup>m</sup>,00).

Prevê-se que, em resultado da sua execução, tenha franco e seguro acesso ao pôrto a navegação marítima de calado até 25 pés.

Para o serviço de calados até 30 pés e supressão completa de dragagens de conservação admite-se, em 3.ª fase, um novo prolongamento dos molhes, que não se afigura, porém, de considerar senão depois de verificada a realização das mais optimistas previsões sobre o futuro económico do pôrto.

A realização da 2.ª fase das obras, a que anteriormente se fez referência, é condição indispensável da utilização completa do importante sacrificio já feito.

Ela proporcionará também à navegação costeira e de pesca um valioso refúgio, tam necessário nesta costa.

#### Pôrto da Figueira da Foz

Mostram os elementos de informação reunidos que este pôrto tem já um certo comércio marítimo, embora limitado. Avulta entre elle o de madeiras, sal, cimento e, ultimamente, em escala muito apreciável, o dos óleos combustíveis e de iluminação.

A circunstância de ser a testa marítima da rêde ferroviária da Beira Alta e a de ser servido também pela rêde da Companhia Portuguesa, pondo-o uma e outra em contacto com a zona central do País, permitem um importante desenvolvimento do seu tráfego marítimo, sobretudo em carvão, madeiras, óleos, resinosos, possivelmente vinhos, frutas, aglomerantes hidráulicos, bacalhau, etc.

É já um importante pôrto, tanto de pesca longínqua (bacalhau), como costeira, servida esta por muitas traîneiras.

É de prever considerável desenvolvimento da pesca longínqua, assim como da pesca para abastecimento local e das regiões com que o pôrto é pôsto em contacto pelas linhas férreas e estradas que o servem.

Os gráficos anexos a este plano dão a ordem de grandeza do seu comércio marítimo, da sua navegação, pesca e rendimentos aduaneiros.

Deverá concluir-se em breve o projecto das obras a executar neste pôrto.

Prevê-se que o respectivo orçamento se eleve a cerca de 40:000.000\$.

Visa o sistema de obras em estudo a dar acesso seguro à navegação marítima de médio calado, proporcionando ao mesmo tempo bom refúgio para a navegação costeira e de pesca.

#### Portos de Peniche, Nazaré e S. Martinho do Pôrto

A importância relativa destes três portos, situados numa grande proximidade — de Peniche à Nazaré mediam 30 quilómetros apenas —, é claramente indicada nos gráficos juntos a este plano e dos quais se extraem os seguintes números, representando o valor médio do pescado no periodo de 1930 a 1939:

	Contos
Peniche . . . . .	10:266
Nazaré . . . . .	3:820
S. Martinho do Pôrto . . . . .	90

Pelo que respeita às situações naturais, não pode deixar de se reconhecer que a da Nazaré e a do acesso a S. Martinho do Pôrto se encontram expostas abertamente aos mais violentos e freqüentes temporais da costa portuguesa, ao passo que Peniche beneficia de uma relativa protecção quanto aos referidos temporais. As obras a fazer na Nazaré, para qualquer pôrto que seja de verdadeira utilidade como pôrto de pesca e de refúgio, teriam necessariamente de ser de uma robustez anormal, visto que os grandes fundos do largo se aproximam muitíssimo da costa.

Assim, tanto a grande diferença das importâncias representativas da indústria da pesca nestas três localidades, como a grande diferença dos custos dos respectivos planos de obras, levam a considerar como mais conveniente por agora a construção de um amplo pôrto em Peniche. Reforçar-se-á dêste modo uma distribuição de peixe fresco, que, utilizando carreiras regulares ou eventuais, atinge já hoje todo o centro e grande parte das regiões do norte e do sul do País, desenvolver-se-ão os recursos de um dos mais importantes centros portugueses da indústria de conservas de peixe e proporcionar-se-á um seguro abrigo a todos os pescadores da região central do País e à navegação em geral. Mais tarde poderão vir a considerar-se melhoramentos de carácter mais limitado nos portos da Nazaré e S. Martinho do Pôrto.

#### Pôrto de Sezimbra

Embora situado a pequena distância da foz do rio Sado e apesar do desenvolvimento tomado pelo vizinho pôrto de Setúbal no que respeita à pesca, a importante actividade piscatória concentrada neste pôrto, de que dão conta os gráficos anexos, tem-se mantido. Se se acrescentar que, sob os temporais de certos rumos, a entrada da barra do Sado oferece dificuldades, ter-se-á a razão da necessidade da construção de um pequeno pôrto de abrigo e de pesca em Sezimbra para o serviço das actividades piscatórias muito importantes que ainda hoje o utilizam.

#### Pôrto de Setúbal

Com um acesso facilmente praticável em condições normais pela navegação de comércio e de pesca que o utiliza e com as obras essenciais do seu pôrto executadas, teriam as suas actividades marítimas, comerciais e de pesca tido muito mais largo desenvolvimento se as condições desfavoráveis dos mercados externos o não tivessem dificultado, provocando mesmo nos últimos anos uma baixa sensível do seu movimento.

Há ainda que organizar convenientemente o equipamento e a exploração dos seus cais, definindo-se préviam-

mente qual a extensão que devem atingir as suas funções de pôrto subsidiário do de Lisboa no que respeita à exportação de alguns produtos do sul do País. As suas favoráveis condições para o desenvolvimento industrial são também de ter em conta.

A sua capacidade de movimentação excede presentemente de muito a importância do seu tráfego.

#### Pôrto de Sines

Pôrto secundário de relativa importância, localiza-se nêle um apreciável movimento de exportação de cortiças, susceptível de largo desenvolvimento pela sua posição favorável em relação à grande zona produtora respectiva. Com êste movimento estão ligadas algumas fábricas de preparação dêste produto. A pesca tem também certa importância para o abastecimento das populações regionais.

Poderá desenvolver-se a importação de adubos chegados por cabotagem, assim como a saída de cereais.

Tanto a sua posição na costa como as disposições naturais da sua enseada são favoráveis para o estabelecimento de um pôrto de refúgio.

#### Pôrto de Lagos

A ausência de um estuário importante implicaria a consideração de desenvolvidas obras exteriores para o estabelecimento de um pôrto comercial e de pesca em Lagos. Justificaria êste estabelecimento a adopção de um critério de concentração comercial que atribuísse função subsidiária ao pôrto de Portimão, se outras fortes razões, como as de ordem militar, impusessem o pôrto de Lagos.

Para considerar estas com toda a sua amplitude seria, porém, necessário atribuir às obras a construir um desenvolvimento inteiramente desproporcionado com a importância económica que, na melhor das hipóteses, o pôrto pudesse vir a ter.

Assim, julga-se que o factor económico deve prevalecer, a despeito de algumas vantagens de ordem hidrográfica que se possam apontar a favor de Lagos.

E, sob o ponto de vista económico, o exame comparativo das indicações fornecidas pelos gráficos juntos não deixa quaisquer dúvidas.

#### Pôrto de Portimão

Sede de importante indústria de conservas de peixe, a mais importante do Algarve, movimenta também êste pôrto uma proporção apreciável das exportações algarvias de cortiça e de frutos secos. Melhoradas as condições do seu pôrto, e nomeadamente as do seu acesso, serão estas actividades susceptíveis de consideráveis desenvolvimentos, não só pelas facilidades e segurança trazidas ao exercício da pesca, como pelas que encontrará a navegação comercial, acorrendo a Portimão larga proporção do movimento que ainda retêm os portos vizinhos de Lagos e Albufeira. O estabelecimento de indústrias de preparação da cortiça em Portimão e o desenvolvimento das que ainda subsistem em Silves estão dentro do quadro das previsões naturais, assim como o aparecimento de novas modalidades da indústria das conservas.

#### Pôrto de Albufeira

Dada a impossibilidade de se obter neste pôrto um abrigo eficaz sem avultado dispêndio, terá êste problema de ser relegado para mais remota realização. Entretanto poderá a mercadoria que o utiliza como pôrto de embarque, e sempre que o mau tempo dificulte as operações, procurar os portos de Portimão e de Faro-Olhão, desde

que estes se tornem acessíveis e seguros e sejam convenientemente adaptados ao tráfego.

Da mesma forma poderão êsses portos proporcionar abrigo aos pescadores de Albufeira, aliás muito menos numerosos do que os seus.

#### Pôrto comum de Faro-Olhão

Rivalizando com Portimão em importância comercial, industrial e piscatória — os valores médios indicativos destas actividades equilibram-se sensivelmente —, carece o pôrto comum de Faro-Olhão sobretudo da conclusão das obras de melhoramento do seu acesso, para poder proporcionar interessantes desenvolvimentos àqueles dois centros, o primeiro constituindo o principal mercado dos frutos secos da província e do País e o segundo um dos seus mais importantes centros conserveiros e de pesca.

Por outro lado, o acesso franco da navegação marítima estimulará o desenvolvimento industrial, a que bem se prestam os terrenos da ria de Faro, nomeadamente no que respeita à indústria corticeira.

Igualmente se deve esperar uma certa concentração comercial, sobretudo no que respeita aos frutos secos, dada a sua actual posição e a circunstância de se encontrar êste pôrto no centro da mais importante região produtora.

#### Pôrto de Tavira

As obras feitas neste pôrto melhoraram sensivelmente as suas condições económicas, facilitando o acesso da navegação de pesca e tornando-o acessível à navegação de cabotagem, que leva o sal das marimhas da região, traz os adubos, materiais de construção, etc., e até mesmo a alguma da navegação de maior porte, que tem chegado a carregar frutos secos no ancoradouro interior.

A despeito dêste melhoramento, não foi possível fazer reviver a antiga indústria local de conservas de peixe, nem desenvolver consideravelmente a esfera das suas transacções comerciais.

Não é, por isso, razoável, por agora e dada a proximidade de outros portos com melhores condições de desenvolvimento, levar os cuidados com êste pôrto muito além da conservação do seu novo acesso e do seu ancoradouro interior.

#### Pôrto de Vila Real de Santo António

O pôrto de Vila Real de Santo António, em que se localiza o principal mercado do atum, pescado pelas armações das costas de Tavira e de Faro, para o abastecimento das fábricas mais importantes do País empregadas na preparação da conserva dêste peixe, a par, embora com menos desenvolvimento, de outras conservas, reúne ao movimento comercial que daí lhe resulta o de vários outros produtos regionais, como a exportação de sal, de alguns frutos secos, de trigos e farinhas que descem o Guadiana, etc.

As condições de comodidade que oferece à navegação — um excelente cais acostável para navios de grande calado, dentro de um pôrto seguro e dotado de razoável acesso — certamente que lhe atrairão maior movimento quando ficarem concluídas a ligação ferroviária melhorada, em via de execução, e a importante estrada para Alcoutim e Mértola e quando fôr desenvolvido o tráfego fluvial pelo Guadiana.

Além do equipamento conveniente dos seus cais, do estabelecimento de uma boa ligação ferroviária, da construção da doca de pesca e da regularização marginal em curso, estas a executar gradualmente com os recursos da Junta, não se afigura por agora necessária a execução de novas obras.

**Pôrto do Funchal**

Tem este pôrto a grande importância que é conhecida, como pôrto de escala da navegação para a África, América do Sul e Açores, e como pôrto de turismo, já pelo desembarque dos turistas destinados à própria Ilha da Madeira, já pela frequente visita dos navios em cruzeiro. O movimento de mercadorias embarcadas e desembarcadas regula por 100:000 toneladas em média para o conjunto, a que há a acrescentar 50 a 60:000 toneladas de carvão, que são importadas em regime de *drawback*, para saírem depois em fornecimentos à navegação, e 80:000 toneladas de água fornecida aos navios. A pesca representa uma média anual de 2:300.000\$.

Sendo de cerca de 170:000 o movimento de passageiros, dos quais 150:000 em trânsito, é o pôrto do Funchal principalmente um pôrto de passageiros.

As receitas aduaneiras regularam, de 1935 a 1939, pela média anual de 24:500.000\$.

As obras realizadas, custeadas exclusivamente pelos recursos locais, melhoraram muito sensivelmente as condições de abrigo do pôrto, ao mesmo tempo que desenvolveram consideravelmente as extensões acostáveis.

Foi assim muito melhorada a comodidade dos embarques e desembarques de passageiros e facilitada a movimentação das mercadorias.

Quanto a esta última operação, porém, assim como no que respeita ao melhoramento das condições de abrigo das pequenas embarcações, sobretudo em ocasião de temporais de sueste, e no que respeita ao equipamento dos cais, alguma coisa é ainda necessário fazer, estando em estudo os projectos das obras e instalações correspondentes, integrados num vasto plano de desenvolvimentos futuros.

De momento interessaria, sobretudo, alargar os terraplenos do tôpo oeste do pôrto, por forma a descongestionar as comunicações entre os cais acostáveis e a estrada da Pontinha, e interessaria iniciar a construção da doca para o serviço da cabotagem insular.

Para este fim prevê-se a concessão de um subsídio reembolsável à Junta, a crescer ao produto de um empréstimo que, em condições mais favoráveis que os anteriores, ela possa realizar.

**Pôrto de Ponta Delgada**

Regula apenas por 40:000 toneladas o total da mercadoria embarcada e desembarcada neste pôrto (médias de 1937-1939), sendo pouco mais de um terço deste número o que representa os embarques e pouco menos de metade o que representa o comércio com o estrangeiro.

A pesca é representada por um valor médio anual (1935 a 1939) de 1:767.000\$.

A importância do pôrto resulta sobretudo da sua função de pôrto de escala para a navegação que se dirige à América do Norte, elevando-se o número de passageiros a 3:400 embarcados, 4:500 desembarcados e 28:500 em trânsito, anualmente (médias de 1936 a 1938).

As receitas aduaneiras regularam, em média, por 5:000.000\$ anuais no período de 1935 a 1939.

Com a conclusão das obras em curso, melhoradas sensivelmente as condições de abrigo do pôrto artificial e estabelecidos novos postos de acostagem para os navios de grande calado, ficará o pôrto de Ponta Delgada, durante muitos anos, com os meios necessários para atender ao seu tráfego, ainda que este venha a desenvolver-se sensivelmente. Haveria vantagem em alargar, pelo menos, um dos postos de acostagem. Haverá a considerar oportunamente o problema de abrigo mais completo às pequenas embarcações e o serviço da navegação de pesca, assim como, em colaboração com a Câmara Municipal, os problemas ligados com a urbanização da frente marginal da cidade.

**Pôrto de Angra do Heroísmo**

Não é grande o volume de mercadorias movimentado pelo pôrto de Angra do Heroísmo, representando as mercadorias desembarcadas cerca de 8:000 toneladas anuais (média de 1934 a 1939), das quais pouco mais de um sétimo trazidas pelos veleiros da cabotagem interinsular, e as mercadorias embarcadas cerca de 3:200 toneladas anuais, das quais pouco mais de um sexto para os mesmos veleiros. O comércio directo com o estrangeiro é muito reduzido.

O número anual de passageiros desembarcados regulou no mesmo período por 4:500 e o de passageiros embarcados por 3:150, sendo de 4:230 o de passageiros em trânsito.

O valor da pesca mal atingiu 700.000\$ anuais.

O rendimento aduaneiro regulou anualmente por 2:000.000\$.

Não se pode assim dizer que seja grande o movimento deste pôrto. E, porém, provável que as suas deficientes condições de abrigo e a falta de comodidades para o tráfego de algum modo afectem o seu desenvolvimento. Com efeito, sucede por vezes que o temporal não permite o embarque das mercadorias que a ilha exporta (lactícínios, frutas frescas, gados), resultando a sua desvalorização nuns casos, e noutros o agravamento com o ónus do transbôrdo em Ponta Delgada, para onde as mesmas são transportadas pelos veleiros.

Por este facto e por se tratar da capital de um dos distritos autónomos insulares, urge considerar as obras que permitam assegurar os desembarques em todas as circunstâncias na baía de Angra.

**Pôrto da Horta**

A importância das mercadorias movimentadas é representada por 4:800 toneladas exportadas e 6:400 toneladas importadas, a que há que acrescer o movimento de cabotagem.

O movimento de passageiros no período de 1936 a 1938 não foi além de 4:800, em média anual, sendo 1:100 embarcados, 1:700 desembarcados e 2:000 em trânsito.

O pôrto da Horta tomou um desenvolvimento considerável como aeroporto de escala para a navegação aérea entre a Europa e a América do Norte. Necessário por isso se torna considerar sob este aspecto as suas instalações de abastecimento e de desembarque e as condições de tranquilidade das águas do seu pôrto artificial.

O problema da defesa e embelezamento da frente marginal da cidade carece de ser urgentemente resolvido.

**Pequenos portos do continente e ilhas adjacentes**

Além dos portos mencionados em especial, necessário é também cuidar, embora em proporções mais modestas, de alguns dos pequenos portos do continente e das ilhas adjacentes, nomeadamente estes últimos, que constituem por vezes o único meio de comunicação de algumas ilhas com o mundo exterior. Os respectivos problemas são, em geral, de muito difícil resolução, já pelas condições muito desfavoráveis de exposição, já pela existência de grandes profundidades até à vizinhança imediata da costa. Nestas condições há que renunciar a grandes obras e limitar o melhoramento a um aperfeiçoamento moderado das actuais instalações e ao aproveitamento de disposições naturais que permitam melhorar o abrigo dos embarcadouros.

O respectivo estudo foi incumbido à missão nomeada por portaria de 11 de Novembro de 1943, que trabalha neste momento intensivamente.

## III

## Plano de obras a executar

## Ordem de execução

## Conclusão de obras da 1.ª fase:

Prevê-se a conclusão das obras da 1.ª fase até ao fim de 1946, escalonando-se pela seguinte forma:

## Em 1944:

## Póvoa de Varzim:

Molhe norte . . . . .	953.394\$02	
Molhe sul . . . . .	3:000.000\$00	

## Leixões:

Quebramento de rochas . . . . .	2:119.413\$42	
Molhe norte . . . . .	3:018.013\$60	

## Vila Real de Santo António (ligação ferroviária):

Dispêndio do subsídio concedido à Junta . . . . .	380.000\$00	
---	-------------	--

## Ponta Delgada:

Conclusão do molhe e cais acostável . . . . .	700.000\$00	10:170.821\$04
---	-------------	----------------

## Em 1945:

## Póvoa de Varzim:

Molhe sul . . . . .	3:000.000\$00	
---------------------	---------------	--

## Leixões:

Quebramento de rochas . . . . .	2:556.140\$60	5:556.140\$60
---------------------------------	---------------	---------------

## Em 1946:

## Póvoa de Varzim:

Molhe sul . . . . .	4:320.276\$80	
	<u>20:047.238\$44</u>	

## Programa das obras da 2.ª fase:

O programa das obras da 2.ª fase do plano portuário é organizado para realizar as obras necessárias para a valorização completa dos trabalhos executados na 1.ª fase, ou para o estabelecimento de instalações destinadas a promover de modo definitivo os desenvolvimentos económicos cuja necessidade foi acentuada na parte II deste relatório, incluindo, além do melhoramento completo dos acessos, as primeiras obras de adaptação comercial e os primeiros elementos do equipamento.

É o seguinte esse programa:

## Pôrto de Viana do Castelo:

Equipamento do pôrto . . . . .	2:500	
Quebramento de rochas na barra . . . . .	1:000	3:500

## Pôrto da Póvoa de Varzim:

Equipamento dos cais . . . . .	500	
--------------------------------	-----	--

## Pôrto de Leixões:

Contos

Equipamento (guindastes, armazéns, abastecimento de água e electricidade, vias férreas) . . . . .	31:000	
Expropriações . . . . .	4:000	
Pôrto de pesca . . . . .	25:000	60:000

## Pôrto de Aveiro:

Obras de melhoramento da barra . . . . .	40:000	
Obras interiores de acostagem . . . . .	3:000	
Equipamento dos cais . . . . .	1:500	44:500

## Pôrto da Figueira da Foz:

Obras de melhoramento da barra . . . . .	40:000	
Obras interiores de acostagem . . . . .	3:000	
Equipamento dos cais . . . . .	1:500	44:500

## Pôrto de Peniche:

Obras do pôrto artificial . . . . .	32:000	
Equipamento dos cais . . . . .	2:000	34:000

## Pôrto de Sezimbra:

Obras do pôrto de abrigo . . . . .	15:000	
------------------------------------	--------	--

## Pôrto de Setúbal:

Equipamento dos cais . . . . .	1:500	
--------------------------------	-------	--

## Pôrto de Sines:

Obras do pôrto artificial . . . . .	20:000	
-------------------------------------	--------	--

## Pôrto de Portimão:

Obras de melhoramento da barra . . . . .	26:000	
Equipamento dos cais . . . . .	1:500	27:500

## Pôrto de Faro-Olhão:

Conclusão das obras de melhoramento do acesso . . . . .	12:000	
Obras interiores de acostagem . . . . .	3:000	
Equipamento dos cais . . . . .	1:500	16:500

## Pôrto de Vila Real de Santo António:

Equipamento dos cais . . . . .	3:000	
--------------------------------	-------	--

## Pôrto do Funchal:

Subsídio para obras complementares (alargamento dos terraplenos do tópo oeste do pôrto e doca de cabotagem) . . . . .	15:000	
Equipamento dos cais: . . . . .	2:500	17:500

## Pôrto de Ponta Delgada:

Melhoramento dos cais acostáveis e obras interiores . . . . .	6:000	
Equipamento dos cais . . . . .	2:000	8:000

## Pôrto de Angra do Heroísmo:

Obras do pôrto artificial . . . . .	30:000	
-------------------------------------	--------	--

## Pôrto da Horta:

Reconstrução da muralha de defesa da cidade e outras obras no pôrto . . . . .	15:000	
---	--------	--

## Pequenos portos do continente e ilhas adjacentes:

Portos do continente . . . . .	4:800	
Portos da Madeira . . . . .	12:800	
Portos do distrito de Ponta Delgada . . . . .	10:000	
Portos do distrito de Angra do Heroísmo . . . . .	10:000	
Portos do distrito da Horta . . . . .	8:000	45:600

Imprevistos . . . . .	55:000	
Estudos e fiscalização . . . . .	8:400	

Total . . . . . 450:000

O mapa que segue mostra como a navegação de pesca e a de cabotagem ficarão bem protegidas, na nossa tam batida costa, com a realização destas obras.

Portos	Distâncias entre os portos Quilómetros
Barra de Viana do Castelo-Póvoa de Varzim . . . . .	35
Póvoa de Varzim-Leixões . . . . .	25
Leixões-Barra de Aveiro . . . . .	58
Barra de Aveiro-Barra da Figueira da Foz . . . . .	60
Barra da Figueira da Foz-Peniche . . . . .	105
Peniche-Barra de Lisboa . . . . .	95
Barra de Lisboa-Sezimbra . . . . .	40
Sezimbra-Sines . . . . .	60
Sines-Barra de Portimão . . . . .	145
Barra de Portimão-Canal de Faro-Olhão . . . . .	70
Canal de Faro-Olhão-Barra de Vila Real de Santo António . . . . .	50

### Equipamento para a construção e exploração dos portos

Tem o Estado adquirido gradualmente importante equipamento destinado à construção e exploração dos portos e tem encomendado outro de não menor importância.

O primeiro, adquirido aos empreiteiros dos portos já construídos e na sua maior parte dentro das verbas autorizadas para a execução das respectivas obras, importou em cerca de 8:300.000\$ e compreende:

- 1 guindaste titan de 94 toneladas;
- 1 guindaste titan de 30 toneladas e via respectiva;
- 1 guindaste Goliath de 30 toneladas e via respectiva;
- 1 pontão de 540 toneladas para transporte e colocação de blocos de 90 toneladas;
- 1 cábrea flutuante para 40 toneladas;
- 7 guindastes de 4 a 15 toneladas;
- 4 locomotivas;
- 12 zorras para transporte de blocos de 94 e de 30 toneladas;
- 134 vagões;
- 20:660 metros de carril para via de metro e seus acessórios;
- 1 cabine transformadora;
- 3 rebocadores de 60 a 375 cavalos;
- 10 batelões.

A utilização de parte deste equipamento já permitiu, em plena guerra, iniciar e prosseguir sem quaisquer dificuldades a importante obra do molhe sul da Póvoa de Varzim.

O equipamento encomendado e em parte fornecido, na importância prevista de 30:800.000\$, compreende 24 guindastes para a exploração dos portos, dos quais 8 estão em construção em Portugal, e 6 guindastes e uma escavadora para a construção, tendo sido já entregue esta última máquina.

### Ordem e tempo de execução

A ordem de execução prevista para os trabalhos da 2.ª fase do plano, tendo em vista, por um lado, o estado de preparação mais ou menos adiantada dos processos respectivos e, por outro, a preferência a dar à conclusão de trabalhos já iniciados ou ao melhor aproveitamento dos já concluídos; ainda o escalonamento anual das verbas disponíveis, adiante apresentado; a sua seqüência lógica, e, finalmente, os limites ao desenvolvimento dos trabalhos que resultam da sua natureza

especial, é a seguinte, com a indicação dos tempos de execução:

Ano de 1945:

Leixões:	
Equipamento do pôrto . . . . .	2
Aveiro:	
Obras de melhoramento da barra . . . . .	6
Peniche:	
Obras do pôrto artificial . . . . .	6
Portimão:	
Obras de melhoramento da barra . . . . .	6
Faro-Olhão:	
Obras de melhoramento do acesso . . . . .	4

Vila Real de Santo António:

Equipamento do pôrto . . . . .	2
--------------------------------	---

Funchal:

Equipamento do pôrto . . . . .	2
--------------------------------	---

Ponta Delgada:

Obras complementares dos cais e outras no pôrto . . . . .	3
---	---

Horta:

Muralha de defesa da cidade e outras obras no pôrto . . . . .	5
---	---

Pequenos portos do continente e ilhas adjacentes:

Melhoramentos . . . . .	8
-------------------------	---

Ano de 1946:

Viana do Castelo:

Equipamento do pôrto . . . . .	1
--------------------------------	---

Figueira da Foz:

Obras de melhoramento da barra . . . . .	6
--	---

Funchal:

Obras complementares do pôrto . . . . .	4
---	---

Angra do Heroísmo:

Obras do pôrto artificial . . . . .	7
-------------------------------------	---

Ano de 1947:

Viana do Castelo:

Quebramento de rochas na barra . . . . .	1
--	---

Leixões:

Pôrto de pesca . . . . .	3
--------------------------	---

Setúbal:

Equipamento do pôrto . . . . .	1
--------------------------------	---

Ponta Delgada:

Equipamento do pôrto . . . . .	2
--------------------------------	---

Ano de 1948:

Póvoa de Varzim:

Equipamento do pôrto . . . . .	1
--------------------------------	---

Sezimbra:	
Obras do pôrto artificial . . . . .	4
Sines:	
Obras do pôrto artificial . . . . .	5
Ano de 1949:	
Faro—Olhão:	
Obras interiores de acostagem . . . . .	2
Ano de 1950:	
Continuação de obras iniciadas.	
Ano de 1951:	
Aveiro:	
Obras interiores de acostagem . . . . .	1
Figueira da Foz:	
Obras interiores de acostagem . . . . .	1
Faro—Olhão:	
Equipamento do pôrto . . . . .	1
Ano de 1952:	
Aveiro:	
Equipamento do pôrto . . . . .	1
Figueira da Foz:	
Equipamento do pôrto . . . . .	1
Peniche:	
Equipamento do pôrto . . . . .	1
Portimão:	
Equipamento do pôrto . . . . .	1

## IV

## Financiamento

## Suas bases e sua distribuição

Entende o Governo dever fixar as bases para financiamento das obras dos portos, tendo em conta, por um lado, que as respectivas administrações não dispõem em geral de recursos suficientes para fazer face às avultadas despesas que de início são necessárias, sobretudo para o melhoramento dos seus acessos e, por outro lado, a necessidade de o Estado ser reembolsado dos encargos com obras e equipamentos reprodutivos à custa, naturalmente, das actividades económicas que os utilizam. através das receitas das administrações portuárias que por essas actividades são alimentadas.

Desta forma não se criarão dificuldades às administrações dos portos e até mesmo se promoverão os melhoramentos e aperfeiçoamentos que, paralelamente à acção do Estado, possam ir-se desenvolvendo pelo esforço local.

O reembolso das verbas adiantadas pelo Estado limita-se, porém, às despendidas com as obras e aquisições directamente ligadas com a exploração, ficando definitivamente a cargo do Tesouro as de protecção exterior e melhoramento de acessos, que representam a criação das condições de segurança necessárias às primeiras, nos portos em que a natureza as não proporcionou.

Nas verbas reembolsáveis, porém, distinguem-se ainda as obras interiores, para as quais se estabelece além da isenção de juros um prazo de reembolso de trinta a sessenta anos, e as obras e aquisições de equipamento, cujo reembolso deverá fazer-se dentro do prazo da sua normal duração.

**Importância do financiamento  
e sua distribuição por anos económicos**

É a seguinte a importância do financiamento previsto para a execução da 2.<sup>a</sup> fase do plano portuário:

## Obras:

Viana do Castelo . . . . .	1:000.000\$00	
Leixões . . . . .	29:000.000\$00	
Aveiro . . . . .	43:000.000\$00	
Figueira da Foz . . . . .	43:000.000\$00	
Peniche . . . . .	32:000.000\$00	
Sezimbra . . . . .	15:000.000\$00	
Sines . . . . .	20:000.000\$00	
Portimão . . . . .	26:000.000\$00	
Faro—Olhão . . . . .	15:000.000\$00	
Funchal . . . . .	15:000.000\$00	
Ponta Delgada . . . . .	6:000.000\$00	
Angra do Heroísmo . . . . .	30:000.000\$00	
Horta . . . . .	15:000.000\$00	
Pequenos portos do continente e ilhas adjacentes . . . . .	45:600.000\$00	335:600.000\$00
Equipamento dos portos nacionais, com exclusão de Lisboa . . . . .		51:000.000\$00
		386:600.000\$00
Imprevistos . . . . .		55:000.000\$00
Estudos e fiscalização . . . . .		8:400.000\$00
		450:000.000\$00

A distribuição desta importância por anos económicos será feita por forma que a verba total a inscrever anualmente no orçamento até à conclusão das obras, não incluindo as importâncias a despende ainda para a conclusão das obras da 1.<sup>a</sup> fase do plano, não exceda 56:250.000\$. Deverão, porém, transitar em saldo para os anos seguintes as importâncias não despendidas em cada ano.

Assim, tendo em vista a situação dos estudos relativos aos vários portos e a demora necessária para abertura de concursos, adjudicações e contratos, a distribuição deverá ser a seguinte:

	Contas
1945 . . . . .	41:600
1946 . . . . .	59:400
1947 . . . . .	53:500
1948 . . . . .	61:000
1949 . . . . .	65:750
1950 . . . . .	56:250
1951 . . . . .	56:250
1952 . . . . .	56:250

Poderá considerar-se a antecipação da entrega à Administração dos Portos do Douro e Leixões da importância dos oito guindastes que já se encontram em construção em Portugal.

A fim de assegurar a exequibilidade do programa das obras da 2.<sup>a</sup> fase acima estabelecido, deverão as despesas escalonar-se segundo o mapa que a seguir se apresenta, em que as importâncias vão expressas em contos.

## Escalonamento das despesas por portos e por anos

Portos	Contos								Totais
	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	
Viana do Castelo . . . . .	-	2:500	1:000	-	-	-	-	-	8:500
Póvoa de Varzim . . . . .	-	-	-	500	-	-	-	-	500
Leixões . . . . .	20:200	14:300	5:000	10:000	10:000	-	-	-	60:000
Aveiro . . . . .	4:000	6:000	6:000	8:000	9:000	7:000	3:000	1:500	44:500
Figueira da Foz . . . . .	-	4:000	6:000	6:000	8:000	9:000	10:000	1:500	44:500
Peniche . . . . .	4:000	6:000	6:000	6:000	6:000	4:000	2:000	-	31:000
Sezimbra . . . . .	-	-	-	2:000	4:000	6:000	3:000	-	15:000
Setúbal . . . . .	-	-	1:500	-	-	-	-	-	1:500
Sines . . . . .	-	-	-	1:000	5:000	6:000	6:000	2:000	20:000
Portimão . . . . .	3:000	6:000	5:000	5:000	5:000	2:000	-	1:500	27:500
Faro-Olhão . . . . .	2:000	4:000	4:000	2:000	1:000	2:000	1:500	-	16:500
Vila Real de Santo António . . . . .	1:000	2:000	-	-	-	-	-	-	3:000
Funchal . . . . .	1:000	3:000	3:000	5:000	5:500	-	-	-	17:500
Ponta Delgada . . . . .	1:500	2:000	3:000	1:500	-	-	-	-	8:000
Angra do Heroísmo . . . . .	-	3:000	3:000	4:000	6:000	6:000	4:500	3:500	30:000
Horta . . . . .	2:000	3:000	4:000	4:000	2:000	-	-	-	15:000
Pequenos portos do continente e ilhas . . . . .	1:500	1:500	5:000	5:000	3:250	8:000	11:000	10:350	45:600
Estudos e fiscalização . . . . .	1:400	1:600	1:000	1:000	1:000	1:000	800	600	8:400
Imprevistos . . . . .	-	-	-	-	-	5:250	14:450	35:300	55:000
<b>Totais . . . . .</b>	<b>41:600</b>	<b>59:400</b>	<b>53:500</b>	<b>61:000</b>	<b>65:750</b>	<b>56:250</b>	<b>56:250</b>	<b>56:250</b>	<b>450:000</b>

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 2.<sup>a</sup> 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 O Governo promoverá a realização das obras da 2.<sup>a</sup> fase do plano portuário constantes do seguinte programa:

*Pôrto de Viana do Castelo.* — Equipamento dos cais e aprofundamento da barra.

*Pôrto da Póvoa de Varzim.* — Equipamento dos cais.

*Pôrto de Leixões.* — Equipamento dos cais; ampliação dos terraplenos; construção do pôrto de pesca.

*Pôrto de Aveiro.* — 2.<sup>a</sup> fase do melhoramento da barra, acostagens e respectivo equipamento.

*Pôrto da Figueira da Foz.* — Melhoramento da barra e estuário; acostagens e respectivo equipamento.

*Pôrto de Peniche.* — Pôrto artificial e equipamento dos cais.

*Pôrto de Sezimbra.* — Pôrto de abrigo.

*Pôrto de Setúbal.* — Equipamento dos cais.

*Pôrto de Sines.* — Pôrto artificial.

*Pôrto de Portimão.* — Melhoramento da barra e equipamento dos cais.

*Pôrto de Faro-Olhão.* — Conclusão das obras de melhoramento do acesso; acostagens e seu equipamento.

*Pôrto de Vila Real de Santo António.* — Equipamento dos cais.

*Pôrto do Funchal.* — Obras complementares do pôrto e equipamento dos cais.

*Pôrto de Ponta Delgada.* — Ampliação de um dos postos de acostagem; outras obras interiores no pôrto; equipamento dos cais.

*Pôrto de Angra do Heroísmo.* — Obras do pôrto artificial.

*Pôrto da Horta.* — Reconstrução da muralha de defesa da cidade e outras obras no pôrto.

*Pequenos portos do continente e ilhas adjacentes.* — Melhoramento das suas condições de abrigo e dos seus embarcadouros.

§ único. Os melhoramentos do pôrto de Lisboa constituirão objecto de legislação especial.

Art. 2.º Com a execução do programa constante do artigo 1.º é o Governo autorizado a despendar até à quantia de 450:000.000\$, destinando-se às despesas de

estudos e fiscalização a quantia de 8:400.000\$, independentemente dos encargos normais de fiscalização que competem às administrações portuárias autónomas.

§ único. A despesa anual a fazer pelo Governo com as obras da 2.<sup>a</sup> fase não poderá exceder a quantia de 56:250.000\$, acrescida dos saldos não despendidos das anuidades anteriores.

Art. 3.º A execução do programa da 2.<sup>a</sup> fase do plano portuário terá início em 1945 e deverá completar-se no prazo de oito anos.

Art. 4.º A distribuição dos encargos com a execução do programa previsto é regulada pelas seguintes bases:

## BASE I

As despesas feitas e a fazer pelo Estado com as obras exteriores de protecção dos portos e seus acessos, as obras de regularização e aprofundamento dos estuários e outras que não sejam directamente reprodutivas não serão reembolsadas.

## BASE II

As despesas feitas e a fazer pelo Estado com as obras interiores dos portos destinadas à exploração comercial, como cais acostáveis, docas, planos inclinados e outras obras de carenagem, serão reembolsadas, sem juro, em trinta a sessenta anuidades iguais ou progressivas, segundo as condições particulares de cada pôrto.

## BASE III

As despesas feitas e a fazer pelo Estado com a aquisição e instalação do equipamento dos portos — guinches, armazéns, vias férreas, sistemas de abastecimentos de água e electricidade, etc. — serão reembolsadas em vinte anuidades, iguais ou progressivas, segundo as condições particulares de cada pôrto, iniciando-se o reembolso no ano seguinte àquele em que começar a respectiva utilização.

## BASE IV

O número de anuidades e a progressividade dos reembolsos a que se referem as bases anteriores, relativos quer à 1.<sup>a</sup> quer à 2.<sup>a</sup> fase das obras portuárias, serão estabelecidos pelos Ministros das Finanças e das Obras

Públicas e Comunicações, de harmonia com os princípios estabelecidos nas mesmas bases.

#### BASE V

No caso dos portos de pesca que não tenham administração própria, o reembolso será feito por um adicional a lançar oportunamente sobre o imposto de pescado, em percentagem idêntica à que é cobrada para as juntas autónomas dos portos.

#### BASE VI

Não ficam sujeitas a reembolso as obras da reconstrução da muralha de defesa da cidade da Horta nem as obras nos pequenos portos do continente e ilhas adjacentes.

#### BASE VII

Nas receitas efectivamente arrecadadas por conta das administrações portuárias o Estado descontará a percentagem de 10 por cento, que entrará nos cofres públicos.

O produto da percentagem acima referida será considerado como entrega especialmente consignada ao reembolso referido nas bases II e III, mas somente enquanto o mesmo não estiver ultimado.

#### BASE VIII

Até que estejam amortizados os empréstimos realizados e a realizar para execução e conclusão das obras do porto do Funchal, as receitas a refer a este porto nos termos da base anterior serão entregues à respectiva junta autónoma para a amortização daqueles empréstimos.

Art. 5.º Independentemente da execução do programa estabelecido no artigo 1.º, o Governo auxiliará a execução de outras obras interiores e o desenvolvimento dos equipamentos previstos nos planos gerais superiormente aprovados para cada porto, uma vez reconhecida a capacidade financeira das respectivas administrações, pela concessão das possíveis facilidades de crédito.

Art. 6.º É autorizada a Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos a abrir desde já os concursos públicos cujos processos estejam superiormente aprovados e em relação às obras previstas para o ano de 1945.

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

Paços do Governo da República, 5 de Setembro de 1944. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Francisco José Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

### 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

#### Decreto-lei n.º 33:923

Tendo em vista que pelo artigo 2.º do decreto-lei n.º 33:546, de 23 de Fevereiro de 1944, foi criado o lugar de Sub-Secretário de Estado das Comunicações; Usando da faculdade conferida pela 2.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 É aumentado de uma unidade, com um condutor de automóveis, o quadro do pessoal menor do

Gabinete do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ único. O primeiro provimento do lugar a que se refere o corpo deste artigo poderá ser feito, mediante autorização ministerial, por simples transferência de um condutor contratado de qualquer serviço do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 2.º No capítulo 1.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações as rubricas do n.º 1) do artigo 1.º «Sub-Secretário de Estado» e «1 secretário do Sub-Secretário de Estado» e da alínea a) do n.º 1) do artigo 5.º «Do Sub-Secretário de Estado» passam a ter, respectivamente, a seguinte redacção: «Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas», «1 secretário do Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas» e «Do Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas».

Art. 3.º É aberto no Ministério das Finanças, a favor do das Obras Públicas e Comunicações, um crédito especial da importância de 48.234\$, que constituirá as seguintes inscrições e reforços no orçamento do segundo dos referidos Ministérios:

#### Inscrições:

##### CAPÍTULO 1.º

##### Gabinete do Ministro

Artigo 1.º — Remunerações certas ao pessoal em exercício:

1) Pessoal dos quadros aprovados por lei:

Sub-Secretário de Estado das Comunicações . . . . .	24.000\$00	
---	------------	--

##### Pessoal do Gabinete:

1 secretário do Sub-Secretário de Estado das Comunicações . . . . .	7.200\$00	31.200\$00
---	-----------	------------

Artigo 5.º — Despesas de conservação e aproveitamento do material:

1) De semoventes:

a) Veículos com motor:

Despesas com a manutenção e reparação de automóveis:

Do Sub-Secretário de Estado das Comunicações . . . . .	12.000\$00	12.000\$00
--	------------	------------

#### Reforços:

##### CAPÍTULO 1.º

##### Gabinete do Ministro

Artigo 1.º — Remunerações certas ao pessoal em exercício:

1) Pessoal dos quadros aprovados por lei:

##### Pessoal menor:

1 condutor de automóveis . . . . .	2.400\$00	
------------------------------------	-----------	--

Artigo 3.º — Outras despesas com o pessoal:

2) Fardamentos, resguardos e calçado:

a) Fardamento do pessoal menor, nos termos do decreto n.º 4:088, de 13 de Abril de 1918. . . . .	2.634\$00	
--	-----------	--

48.234\$00

Art. 4.º No orçamento do Ministério das Finanças é anulada a quantia de 48.234\$ na dotação do n.º 1) do artigo 151.º do capítulo 10.º

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

Paços do Governo da República, 5 de Setembro de 1944. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa