

SESSÃO DE 11 DE FEVEREIRO DE 1879

Presidencia do ex.^{mo} sr. Francisco Joaquim da Costa e Silva

Secretarios — os srs. { Antonio Maria Pereira Carrilho
Augusto Cesar Ferreira de Mesquita

SUMMARIO

Presta juramento o sr. deputado Manuel Joaquim de Almeida. — Nomeia-se a commissão que, conjunctamente com a mesa, ha de proceder á reforma da repartição topographica. — Apresenta o sr. ministro das obras publicas duas propostas de lei, uma com relação ao porto de Leixões, outra com referencia a uma ponte metallica para substituir a ponte pensil do Porto. — Na ordem do dia entra em discussão e fica ainda pendente o projecto n.º 70.

Abertura — Às duas horas e meia da tarde.

Presentes á chamada 74 srs. deputados.

Presentes á abertura da sessão — Os srs.: Adolpho Pimentel, Carvalho e Mello, Osorio de Vasconcellos, Tavares Lobo, Anselmo Braamcamp, Pereira de Miranda, Gonçalves Crespo, A. J. d'Avila, Lopes Mendes, Barros e Sá, Carrilho, Pinto de Magalhães, Telles de Vasconcellos, Ferreira de Mesquita, Pereira Leite, Augusto Fuschini, Saraiva de Carvalho, Victor dos Santos, Zeferino Rodrigues, Avelino de Sousa, Barão de Ferreira dos Santos, Bernardo de Serpa, Caetano de Carvalho, Sanches de Castro, Carlos de Mendonça, Conde da Foz, Diogo de Macedo, Domingos Moreira Freire, Eduardo Moraes, Filippa de Carvalho, Francisco de Albuquerque, Mesquita e Castro, Fonseca Osorio, Gomes Teixeira, Francisco Costa, Palma, Paula Medeiros, Silveira da Mota, Freitas Oliveira, Costa Pinto, Jeronymo Pimentel, Osorio de Albuquerque, Anastacio de Carvalho, Gomes de Castro, Brandão e Albuquerque, Searnicchia, Barros e Cunha, Sousa Machado, Almeida e Costa, J. J. Alves, Onellas de Matos, Dias Ferreira, José Frederico, Figueiredo de Faria, Namorado, Rodrigues de Freitas, José Luciano, Ferreira Freire, J. M. Borges, Sá Carneiro, Taveira e Menezes, Lopo Vaz, Luiz de Lencastre, Bivar, Faria e Mello, Manuel d'Assumpção, Pires de Lima, Rocha Peixoto (Manuel), Correia de Oliveira, Aralla e Costa, Mariano de Carvalho, Miguel Dantas, Miguel Tudella, Jacome Correia, Rodrigo de Menezes, Visconde de Sieuve de Menezes.

Entraram durante a sessão — Os srs.: Adriano Machado, Nunes Fevereiro, Alfredo de Oliveira, Rocha Peixoto (Alfredo), Alipio de Sousa Leitão, Torres Carneiro, Arrobas, Emygdio Navarro, Firmino Lopes, Fortunato das Neves, Mouta e Vasconcellos, Sousa Pavão, Van-Zeller, Frederico Arouca, Guilherme de Abreu, João Ferrão, J. A. Neves, Laranjo, J. M. dos Santos, Sousa Monteiro, Barbosa du Bocage, Julio de Vilhena, Lourenço de Carvalho, Almeida Macedo, Luiz Garrido, M. J. de Almeida, Pinheiro Chagas, Miranda Montenegro, Pedro Correia, Pedro Barron, Pedro Roberto, Thomás Ribeiro, Visconde da Aguiçeira, Visconde de Andaluz, Visconde da Arriaga, Visconde da Azarujinha, Visconde de Balsemão, Visconde de Moreira de Rey, Visconde do Rio Sado, Visconde de Villa Nova da Rainha.

Não compareceram á sessão — Os srs.: Fonseca Pinto, Emilio Brandão, A. J. Teixeira, Pedroso dos Santos, Santos Carneiro, Goes Pinto, Hintze Ribeiro, Melicio, Sousa Gomes, Ferraz Pontes, Teixeira de Queiroz, Mello Gouveia, Freitas Branco, Alves Passos, M. J. Gomes, Souto Maior, Nobre de Carvalho, Marçal Pacheco, Pedro Carvalho, Ricardo Ferraz.

Acta — Approvada.

EXPEDIENTE

Offícios

1.º Do ministerio da fazenda, acompanhando 120 exemplares da estatistica geral do commercio de Portugal com

as suas possessões ultramarinas e nações estrangeiras, relativa ao anno civil de 1876.

Mandaram-se distribuir.

2.º Do ministerio das obras publicas, acompanhando, em satisfação ao requerimento do sr. Mariano de Carvalho, o processo de arrematação de cal feita em 18 de setembro e 3 de outubro de 1878, e nota da data em que deixaram do servir nas obras da penitenciaria os empregados Antonio de Sousa Tavares e Julio Bernardino dos Reis.

Enviado á secretaria.

Representações

1.ª Do official chefe da secção da secretaria do governo geral do estado da India, Salvador Victor de Sá, pedindo que lhe seja dada a aposentação no dito lugar, com o vencimento de 2:000 xerafins annuaes.

Apresentada pelo sr. deputado Carrilho e enviada á commissão do ultramar, ouvida a de fazenda.

2.ª De Francisco de Paula Gomes da Costa, capitão de artilheria, servindo de instructor de exercicios da mesma arma na escola do exercito, pedindo que lhe seja applicado o disposto na lei de 10 de maio de 1878.

Apresentada pelo sr. deputado Ferreira de Mesquita e enviada á commissão de guerra, ouvida a de fazenda.

3.ª Do escripturario do escriptório de fazenda do concelho de Cuba, pedindo que lhe seja augmentado o ordenado e permittido o uso de um uniforme.

Apresentada pelo sr. deputado conde da Foz e enviada á commissão de fazenda.

SEGUNDAS LEITURAS

Projecto de lei

Senhores. — As matas e florestas que em tempos remotos vestiam as serras da ilha da Madeira estão hoje quasi totalmente extinctas. O fogo, o ferro e o gado têm sido os agentes da destruição.

As massas immensas de basalto, que se ostentam nua nas elevações das montanhas; as sinuosidades profundas e precipicios formados nos declives dos montes, são as tristes consequencias d'essa devastação vandallica.

As aguas das chuvas, correndo sem obstaculo das elevações, arrastam no seu caminho terras e rochedos, esterilizam os montes, devastam os valles, e ameaçam as povoações; e precipitando-se nas ribeiras, actualmente quasi seccas, e que então se tornam torrencias e caudalosas, produzem desastres incalculaveis.

Essa mesma secca habitual das ribeiras é ainda outra desastrosa consequencia d'aquella devastação; porquanto as chuvas são muito menos frequentes e regulares, e a terra, apresentando á acção do ar atmosferico uma superficie nua, sem humus, sem raizes vegetaes, sem abrigo protector, não infiltra de aguas sufficientes para sustentarem as fontes e tornarem perennes as correntes.

A necessidade de obstar á devastação do arvoredo das montanhas, e a utilidade de promover a arborisação das serras, especialmente nos paizes mais montanhosos, não são hoje postas em duvida por ninguem; e ha muito que foram levadas a toda a luz da evidencia pelos notaveis trabalhos dos Humboldt, dos Saussure, dos Boussingault.

Destruir as arvores que cobrem o cume e declive das montanhas, diz de Humboldt, é preparar ás gerações futuras duas calamidades ao mesmo tempo, falta de combustivel e escassez de agua.

tando-me só a declarar de novo que tenho em meu poder uma representação assignada por milhares de habitantes da cidade do Porto, em que pedem que estes melhoramentos sejam quanto antes emprehendidos.

Pego a v. ex.^a que me reserve a palavra para depois de fallar qualquer dos srs. ministros.

O sr. Ministro da Fazenda (Serpa Pimentel):—O illustre deputado e meu amigo, o sr. Rodrigues de Freitas, pareceu censurar o governo pela sua ausencia n'esta casa.

O governo tem procedido como tem sido sempre os usos parlamentares.

Póde discutir-se e discutem-se ao mesmo tempo nas duas casas do parlamento graves questões, e o governo é representado ao mesmo tempo em ambas as camaras, quando essas questões se referem a objectos especiaes, que, de ordinario, dizem respeito a qualquer das repartições do estado.

Na discussão da resposta ao discurso da corôa é costume antigo e inalteravel apresentarem-se os ministros todos, por isso que os membros do parlamento têm direito de interrogar o governo sobre todos os assumptos de administração publica.

Nós viemos aqui todos quando se discutiu a resposta ao discurso da corôa. Esta camara entendeu conveniente considerar a resposta ao discurso da corôa como um cumprimento ao chefe do estado, e reservou-se para tratar de assumptos especiaes quando o julgasse opportuno.

Não succedeu o mesmo na outra casa do parlamento. Aquella camara, usando do seu direito, entendeu que devia discutir a resposta ao discurso da corôa e tratar n'aquella occasião dos variados assumptos a que ella se refere.

Os ministros têm ali estado todos presentes. Eu mesmo já tive occasião de tomar duas vezes a palavra para dar as explicações que me foram pedidas; attendendo porém ás considerações a que alludiu o illustre deputado, o tendo respondido ás observações que n'aquella casa me foram feitas sobre objectos de finanças; continuando lá os meus collegas para responderem sobre estes assumptos, e sabendo que estava dado para ordem do dia n'esta camara um projecto que diz respeito á fazenda, apresentei-me aqui para se discutir esse projecto e dar quaesquer explicações que me forem pedidas pelos illustres deputados.

O illustre deputado desejou saber se o governo apresentaria á camara as propostas que foram promettidas no discurso da corôa, a respeito de melhoramentos publicos no Porto. Não ouvi bem se o illustre deputado se referiu especialmente ao porto de Leixões.

O sr. Rodrigues de Freitas:—Eu referi-me a uma representação que me tinha sido remettida. N'essa representação não se defende opinião nenhuma, nem seria proprio que n'uma representação assignada por milhares de habitantes se decidisse uma questão technica; por isso não me referi propriamente ao porto de Leixões. O que a cidade do Porto deseja do governo, é que sejam feitos os melhoramentos que forem mais aconselhados pelas repartições technicas.

O Orador:—Estava em duvida sobre se o illustre deputado tinha fallado só a respeito de melhoramentos para o Porto, ou se se tinha referido tambem a outros. Emquanto áquelles, está presente o meu collega o sr. ministro das obras publicas, que pôdo dar explicações ao illustre deputado; mas essa proposta já está assignada pelos dois ministros, e posso assegurar isso ao illustre deputado, porque a assignei, e por consequencia não se pôde demorar a sua apresentação.

Emquanto ao banco ultramarino, digo ao illustre deputado que o governo não descurou de modo algum essa questão importantissima; mas s. ex.^a sabe perfeitamente que uma parte d'essa questão, e parte gravissima, que é criminal, está entregue á acção da justiça. (Apoiados.) Creio mesmo que ainda não está encerrado o sumario, e o go-

verno entendeu que enquanto o não estivesse, era conveniente que o poder executivo se abstivesse. Depois é que o governo tem de intervir n'este negocio, e então terá occasião de manifestar á camara todas as providencias que tomou a respeito do banco ultramarino, podendo-se tratar n'essa occasião d'esta questão, que aliás é uma questão grave.

O governo, como a camara veri, não só tratou de evitar grandes males que se poderiam dar com os acontecimentos que tiveram logar n'aquelle banco, mas não se esqueceu tambem, por outra parte, de ver e examinar, como interesses tão importantes como aquelles que são confiados áquella banco, têm sido geridos, e de precaver que para o futuro não se dêem factos como aquelles que se verificaram. Mas isso será em occasião opportuna.

O illustre deputado fallou tambem n'uma questão grave, a questão do toque do ouro o prata, que diz respeito a uma industria ainda muito importante no nosso paiz.

É verdade que o governo nomeou uma commissão para tratar d'esse assumpto. Um dos membros d'essa commissão pertence hoje ao gabinete; entretanto, posso assegurar ao illustre deputado, que a commissão não tem deixado de trabalhar mesmo só com os outros dois membros, que têm recebido communicações importantes dos interessados n'aquella industria, tanto do Porto como de Braga, e tenho todo o empenho de ver se é possivel que appareça um trabalho sobre o qual se possa fazer uma proposta de lei que desejo muito trazer á camara ainda n'esta sessão legislativa.

Emquanto á questão do tunnel da Serra do Pilar, está presente o sr. ministro das obras publicas, e s. ex.^a dará ao illustre deputado as explicações que deseja.

O sr. Ministro das Obras Publicas (Lourengo de Carvalho):—O meu collega da fazenda já deu, relativamente ao banco ultramarino, os esclarecimentos que pôde, e que s. ex.^a o sr. Rodrigues de Freitas lhe tinha pedido, e explicou o procedimento do governo, promettendo trazer á camara, em occasião opportuna, as medidas que julgar convenientes para obstar á continuação dos desastres que tiveram logar.

Com respeito ao tunnel, posso assegurar a s. ex.^a que se exerce constantemente a maior vigilancia, no intuito de garantir a segurança publica e prever qualquer desastre que porventura se possa dar.

Como s. ex.^a sabe, o governo mandou uma commissão especial de engenheiros, logo que teve conhecimento de que se levantavam duvidas sobre o estado de estabilidade d'aquella obra de arte; essa commissão foi immediatamente, examinou-a, e, não achando aquella obra em circumstancias de, por modo algum, indicar necessidade de suspensão do transitio dos comboios, aconselhou contudo medidas tendentes a observar a marcha progressiva d'aquella estado do tunnel, a fim de ver se as fendas que se tinham observado, indicavam por qualquer fórma que a obra cedesse sob a pressão do peso da terra, da acção das aguas e movimento dos comboios.

A commissão voltou novamente a examinar o estado d'aquella obra de arte, e contudo até hoje não se tem dado facto algum que aconselhasse a suspensão do trabalho dos comboios.

N'esse sentido, e conforme opinava a commissão, tinha dado ordem ao engenheiro em chefe para que, dada qualquer circumstancia que fizesse receiar desastre, immediatamente mandasse suspender a circulação dos trens.

Pelo que respeita ao assumpto tocado por v. ex.^a, e sobre o qual pareceu chamar mais a minha attenção, e este foi a representação que me foi dirigida por muitos habitantes e cidadãos do Porto, direi, que na conformidade do que estava annunciando no projecto de resposta ao discurso da corôa, apresento um projecto de lei tendente a melhorar as condições da navegação no Douro, e a pedir auctorisação para a construcção de um porto artificial de Leixões.

Creio que o illustre deputado e meu amigo, o sr. Rodrigues de Freitas, se referiu tambem a noticias acerca de interrupção na linha do norte.

O sr. Rodrigues de Freitas:—Eu disse que desejava saber se o governo tinha recebido noticias d'essa interrupção.

O Orador:—No ministerio das obras publicas recebeu-se noticia de que as tempestades da noite de antehontem para hontem foram de tal modo abundantes de chuvas torrencias, que a linha tinha sido bastante damnificada n'uma larga extensão, isto é, desde o sitio do Espinho até a estação de Estarreja, pôde dizer-se.

Na ribeira de Antuan, onde ha uma obra de arte construida por dois tramos de ferro e os respectivos encontros, parece que a accumulção das aguas foi tanta, que o encontro do lado do norte ficou arruinado, e com elle uma parte do aterro a que se prendia.

Segundo a noticia que tenho, parece que a linha se pôde considerar restabelecida na parte comprehendida entre esta obra de arte e a estação do Espinho, a que ha pouco me referi.

As reparações, porém, na obra de arte que ficou arruinada, não se podem fazer com a mesma celeridade, porque dependem de outros trabalhos e das condições em que se hão de realisar.

Se os temporaes continuarem, esses trabalhos ficam de certo retardados; mas espera-se que em oito dias essa obra de arte fique reconstruida.

Portanto a circulação fica obrigada, n'este praso de tempo, a uma baldeação, passando os passageiros e as malas do correio por uma ponte provisoria.

Como estou com a palavra, peço a v. ex.^a para me dispensar de ler o relatorio de um projecto de lei que vou apresentar, a fim de não cansar a attenção da camara. Leirei só o projecto.

É o seguinte:

Proposta de lei n.º 74-A

Senhores.—O pensamento da criação de um porto de abrigo ao norte da barra do Douro, em frente de Leça e Matosinhos, no local denominado os Leichões, tem sido ha muitos annos a esta parte, e principalmente desde 1854, objecto não só de longos e meditados estudos de homens technicos e especialistas n'este genero de trabalhos, mas ainda assumpto do mais desvelado empenho por parte das corporações locais e da imprensa jornalística, que com razão consideram este melhoramento como o mais importante e vital, não só para a praça do Porto como para todas as provincias do norte do paiz e para uma grande parte do reino vizinho.

Já vae longo em demazia o periodo de elaboração de uma idéa tão util e fecunda, e os factos actuaes accumulados sobre as rasões conhecidas de longa data reclamam com a maior urgencia a realisação immediata de tão importante obra.

O progressivo desenvolvimento da nossa viação accelerada tem creado para o Porto uma situação economica e commercial a que de modo algum pôde satisfazer, sem que a ligação entre as communicações terrestres e maritimas seja feita com toda a segurança, facilidade e pontual correspondencia. É pela barra do Porto que deve operar-se todo o movimento de commercio externo das nossas provincias do norte e ainda de algumas de Hespanha. Dentro em pouco a cidade do Porto será o ponto de correspondencia de tres caminhos de ferro da maior importancia, tornando-se assim como que o caes de embarque e desembarque não só das mercadorias destinadas á exportação, como tambem de todos os artigos de importancia destinados ao consumo ou á industria da cidade do Porto, das provincias ao norte e sul do Douro, e ainda das de Zamora e Salamanca, ás quaes o caminho de ferro do Douro abre a communicação mais curta e commoda com um porto do Oceano.

Já hoje a importancia do commercio do Porto é muito consideravel, e pelos mappas que acompanham esta proposta se pôde avaliar o notavel crescimento que se tem operado no periodo de doze annos de 1866 a 1877.

Que proporções tomará, pois, este movimento commercial e maritimo quando forem factos realisaados a conclusão dos caminhos de ferro hoje em construcção, e o estabelecimento de um porto artificial de abrigo e de commercio, que ponha a navegação a cuberto dos perigos e prejuizos a que hoje se acha sujeita?

Muitas outras rasões demonstram e fundamentam ainda a necessidade d'esta obra.

É sabido que em toda a estenção da costa de não menos de 400 kilometros, entre Lisboa e Vigo, se não encontra hoje um porto que sirva de abrigo á navegação de longo curso ou de cabotagem em occasião de temporal.

A barra do Douro acha-se durante largos periodos completamente vedada, já pelo estado do mar, já pela corrente impetuosa das cheias do rio. Ainda bem recentemente a sua entrada esteve defeza por espaço de perto de quarenta dias para os navios a vapor e por cerca de dois mezes para alguns navios de véla, e isto, note-se, quando as condições da embocadura são relativamente excellentes, e as da barra pelo menos regulares. O registo das observações sobre o estado da barra feitas nos cinco ultimos annos dá-a como inteiramente imprativavel durante sessenta e um dias em media no periodo de um anno! Bastaria este facto para pôr em relevo os prejuizos para o commercio, e os riscos e perigos para a navegação, sem contar as perdas, tristemente frequentes, de vidas e de fazendas, consequencias inevitaveis do actual estado de cousas. D'aqui resulta que só por absoluta necessidade ou por grandes conveniencias do commercio os navios se abalançam a transpor a barra do Porto. E por isso os grandes vapores que fazem as carreiras transatlanticas deixam de fazer escala pelo Porto para largar ou tomar passageiros e carga, como tanto lhes conviria, attento o movimento e as relações entre esta praça e a America do Sul, e só poderão fazel-o quando as operações de entrada e saída dos vapores, embarque e desembarque de passageiros e mercadorias possa effectuar-se com toda a preseteza e pontualidade que exigem as condições d'este serviço de transportes. Não menores são os perigos que correm os barcos que se occupam na arriscada industria da pesca, e não raras vezes a morte enluta familias e quasi povoações inteiras, arrebatando-lhes aquelles que mais concorrem pelo seu trabalho esforçado para a sua sustentação e amparo. Não carecem estas rasões, altamente humanitarias, de ser reforçadas com considerações economicas; mas nem por isso deixaremos de ponderar que a industria da pesca está ainda muito longe da largura e incremento que pôde e deve tomar quando por um lado tenha um porto de abrigo seguro aonde os barcos possam refugiar-se dos temporaes, e por outro lado quando os caminhos de ferro em construcção, e principalmente a linha do Douro, lhe abram uma vasta área de consumo para a maior parte dos seus productos.

Já hoje uma grande parte das pescarias da costa da Galliza são pelas linhas do Minho e do norte e leste transportadas para Madrid, não obstante o enorme percurso que tem de effectuar em serviço de grande velocidade.

A exportação de gado, que pôde ser considerada como um facto recente e de grande alcance economico, e a exportação de fructas e outros productos agricolas, tem tambem como sua primeira condição de desenvolvimento a facilidade, barateza e celeridade dos transportes por terra e por mar, e a quasi continuidade entre uns e outros, simplificando as operações de embarque e desembarque; e se os caminhos de ferro, na parte terrestre, resolvem este problema, só um porto de abrigo e commercial lhe poderá dar a desejada e completa solução sob o ponto de vista maritimo.

Um outro ponto, já hoje importante, e que de futuro pôde tornar-se importantissimo, é o que se refere á industria mineira, que na provincia de Traz os Montes encontra larguissima base para futura exploração. É condição, porém, essencial para que elle possa realizar-se nas proporções de que é susceptível, que não só se faça o porto projectado, mas que o caminho de ferro do Douro seja prolongado pelo valle de Leça a ligar-se com esta obra por modo que a descarga dos minerios seja feita directamente dos wagons para os navios. E esta ligação, bem se deixa ver, tem a maior importancia não só para os minerios, mas para todas as mercadorias destinadas á exportação, vindas das nossas provincias, ou que sejam de Hespanha transportadas em caminhos de ferro, e para todos os artigos de importação destinados ao seu consumo.

Pôde mesmo dizer-se que o porto artificial de Leichões é tanto uma necessidade para os povos e provincias do norte do paiz, e uma parte das de Hespanha, como propriamente para a cidade e praça do Porto, que aliás é o grande centro de commercio e de transacções para essas mesmas provincias. A solidariedade de interesses é perfeita e completa.

Mas o que se pretende conseguir com o porto artificial de Leichões, não poderia alcançar-se melhorando as condições da barra do Douro, ou estabelecendo um porto em comunicação immediata com o rio?

Uma e outra d'estas idéas tem sido lembrada, discutida largamente, e parece ao governo fóra de duvida que nem uma nem outra soffre paralelo com a do porto de Leichões. E pelo que respeita ao porto artificial ao sul do Douro, dizemos desde já que tal plano nos pareceu dever ser posto fóra da discussão pelas rasões seguintes: 1.^a, maiores difficuldades e despezas de construcção; 2.^a, perigo de assoriamto para a barra; 3.^a, incerteza do resultado da obra; 4.^a, finalmente, inconveniente do local em relação não só á cidade do Porto, mas ainda ás provincias do Minho e Traz os Montes pela impossibilidade de ligação com os caminhos de ferro que as servem. Nem um só dos engenheiros que tem estudado esta questão apresenta, que nos conste, opinião que lhe seja favoravel.

O alvitre dos melhoramentos da barra acode naturalmente ao espirito, e justo é dizer-se que já muito se tem conseguido n'esse intuito pelos trabalhos de quebramento e remoção de muitas pedras que grandemente a dificultavam com grave risco para os navios.

Tem sido, porém, opinião constante e uniforme de todos os engenheiros encarregados do estudo d'este gravissimo problema, que por muito que se melhorem as condições da barra nunca será possível satisfazer ás exigencias do commercio e á segurança da navegação.

A agitação do mar á entrada, aggravada frequentes vezes pela impetuosidade da corrente do rio em occasião de cheias, a pequena profundidade do canal e do rio que não permitiria nunca o emprego de navios de maiores lotações, hoje adoptadas com o fim de baratear os transportes maritimos, a falta de fundeadouro seguro dentro de um rio tão apertado e tão violento no seu curso; todos estes inconvenientes, impossiveis de remover, desvariavam o commercio do Porto em condições pessimas e muito difficéis para poder assumir o desenvolvimento que por tantos titulos lhe pertence.

Varios têm sido os projectos para o porto artificial de Leichões.

Como porto de abrigo citámos os dos engenheiros Freebady-Keunic e Manuel Afonso de Espregueira, o ultimo dos quaes, largamente desenvolvido, foi objecto da consulta do antigo conselho de obras publicas e minas, com data de 17 de abril de 1868.

A despeza total orçada por estes engenheiros foi respectivamente de 3.818:115\$000 réis, 3.013:974\$000 réis e 3.400:000\$000 réis.

Com o fim de tornar o porto não só de abrigo, mas tambem commercial, elaborou o engenheiro James Abernethy o projecto de um porto artificial em Leichões, ligado com o porto do Douro, quer por um caminho de ferro prolongado sobre dois molhes dentro da área abrigada, quer por um canal, que, começando em Leça, iria terminar na meia laranja, destinado á passagem dos navios para o rio Douro e actual fundeadouro. Orçava estas obras em réis 4.387:500\$000 réis.

Ultimamente o engenheiro, director das obras da barra, apresentou ao governo um ante-projecto de porto artificial de abrigo e de commercio em Leichões, modificando consideravelmente os projectos anteriores, e tendo por fim estabelecer dentro da área de abrigo molhes para carga e descarga de navios, e ligar o porto projectado com o actual por meio de um canal para pequenos barcos, e com os caminhos de ferro do Minho e do Douro por um ramal pelo littoral, passando pela alfandega e terminando em Campanhã, e pelo ramal de Valle de Leça a entroncar em Ermeziñde.

Não julga o governo conveniente resolver desde já o problema nos seus detalhes de execução, parecendo-lhe prudente que na lei se defina por agora o pensamento essencial, isto é, a construcção de um porto artificial de abrigo e de commercio em Leichões, devendo estudar-se immediatamente o melhor modo de attender ás conveniencias publicas do commercio e da navegação.

O que se tem em vista é, como na proposta relativa aos melhoramentos do porto de Lisboa, e por analogo systema, executar no mais breve espaço de tempo os trabalhos propriamente hydraulicos e maritimos, reservando para occasião opportuna as obras complementares de um porto commercial e da sua ligação com a alfandega e cidade do Porto, bem como com a rede dos caminhos de ferro do Minho e Douro.

Tomâmos como periodo de execução o de sete annos, e como limite de despeza 4.000:000\$000 réis, verba em que o director das obras da barra calcula o custo das obras que projectou. Os recursos para fazer face aos encargos da construcção serão a receita proveniente da exploração do porto por conta do estado e durante o periodo de construcção, ou para supprir a deficiencia da receita do porto o producto de um imposto adicional *ad valorem*, sobre todas as mercadorias importadas pela alfandega do Porto, não podendo a sua percentagem exceder 2 por cento do mesmo valor. Se suppozermos que o encargo maximo de juro e amortisação do capital de réis 4.000:000\$000 em um periodo não superior a cincoenta annos seja de 7 por cento, teremos que a maxima annuidade no fim do praso dos sete annos da construcção será de 280:000\$000 réis. Quando mesmo o valor de mercadorias importadas se mantivesse sem crescimento durante os sete annos na cifra de 11.000:000\$000 réis, seria o producto do imposto especial de 220:000\$000 réis, o que mostra que bastaria que a receita do porto fosse de réis 60:000\$000, para que os encargos das obras se achem sempre comprehendidos dentro da receita que constitue a sua dotação.

Senhores, a obra que faz objecto d'esta proposta de lei nem carece de ser justificada perante a opinião publica no que respeita á sua necessidade e urgencia, pois que de ha muito ella é reconhecida como condição vital para a prosperidade da cidade e commercio do Porto, e das provincias do norte, nem precisa que se enumerem as vantagens economicas que d'ella devem derivar.

Solicita, pois, o governo o concurso da vossa illustração para o estudo de um assumpto de tanta magnitude, e confia que, no interesse da causa publica, vos dignareis **aprovar a seguinte proposta de lei:**

Artigo 1.^o E o governo auctorisado a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso de noventa dias e nos termos d'esta lei, a construcção de um porto artificial de

abrigo e de commercio em frente de Leça e Mathosinhos, e dentro do perimetro marcado pelas pedras denominadas «Leichões».

Art. 2.º O programma para o concurso e o caderno de condições serão feitos sobre a base do projecto definitivo elaborado pelo engenheiro Manuel Affonso de Espregueira, datado de 17 de março de 1865, com as modificações apresentadas na consulta do antigo conselho de obras publicas de 17 de abril de 1868, ou quaesquer outras que sejam tidas por mais convenientes depois de ouvida a junta consultiva de obras publicas e minas.

§ 1.º O concurso versará:

1.º Sobre o *minimum* de capital a despendar com a construcção completa do porto artificial, na conformidade do programma e do caderno de condições;

2.º Sobre a minima taxa de juro que em relação a esse capital tenha de ser garantida pelo estado.

§ 2.º Será preferida a proposta que importar menor encargo para o thesouro em attenção á annuidade necessaria para o juro e amortisação do capital, no praso maximo de cincoenta annos.

§ 3.º Nenhum licitante será admittido a concurso:

1.º Sem que tenha previamente depositado a quantia de 100:000\$000 réis, ou o valor correspondente em fundos publicos, segundo o seu valor no mercado;

2.º Sem que prove por certificado authenticico ter já executado trabalhos da natureza e importancia do que faz objecto do concurso nas devidas condições de perfeição e solidez.

Art. 3.º No programma para a licitação publica o governo fixará um praso para a construcção, acabamentoo e entrega das obras do porto, que não poderá ser superior a sete annos, contados da data do contrato. A empreza apresentará os projectos definitivos de todas as obras dentro do praso de seis mezes, contados da mesma. Os trabalhos começarão dentro de tres mezes, a contar da approvação dos projectos.

Art. 4.º O deposito definitivo na adjudicação das obras será de 200:000\$000 réis ou o valor correspondente em fundos publicos, segundo a sua cotação no mercado.

§ unico. O governo permittirá o levantamento d'este deposito quando a empreza tenha realisado obras no valor de 400:000\$000 réis, ficando estas servindo de caução ao cumprimento do contrato.

Art. 5.º O governo não é obrigado a fazer a adjudicação quando julgar que a proposta que importar maior encargo para o estado é prejudicial aos interesses publicos e ao thesouro.

Art. 4.º O governo proporá opportunamente ás côrtes as tabellas de direitos e tarifas que devam regular todas as operações de serviço marítimo commercial ou de qualquer natureza a que possa prestar-se o porto de abrigo e de commercio. O governo apresentará igualmente uma proposta tendente a estabelecer a ligação do porto artificial com os caminhos de ferro do Minho e do Douro em Ermezinde e com a alfandega da cidade do Porto.

Art. 7.º Não pagarão direitos nas alfandegas os materiaes, machinas, ferramentas e utensilios importados para a construcção das obras de que trata esta lei.

Art. 8.º Para o pagamento do encargo da annuidade de que trata o § 2.º do artigo 2.º durante o periodo da construcção, fica o governo auctorisado a crear um imposto especial *ad valorem*, nunca superior a 2 por cento sobre todas as mercadorias importadas pela barra do Douro.

§ unico. A percentagem para este imposto será calculada em relação á importancia da annuidade a pagar e a media dos valores das mercadorias importadas nos tres ultimos annos.

Art. 9.º O producto da exploração commercial ou maritima das obras do porto artificial, depois de terminado e recebido pelo governo, será destinado, deduzidas as des-

pezas de conservação das obras, ao pagamento dos encargos da annuidade.

§ unico. Se este producto não for sufficiente, o governo completará o que faltar por meio do imposto especial *ad valorem*, nos termos do artigo 8.º e seu § unico d'esta lei.

Art. 10.º A annuidade fica servindo de caução e garantia á boa execução das obras por espaço de tres annos depois de recebidas pelo governo, e no caso que durante esse periodo se manifeste prejuizo ou ruina causados por vicio de construcção, devidamente reconhecido por peritos, terá o governo o direito de mandar proceder ás necessarias reparações, pagando-se de taes despezas pela importancia das annuidades a vencer.

Art. 11.º Todas as obras construidas em virtude d'esta lei são consideradas, debaixo de todas as suas relações, propriedade do estado.

Art. 12.º O governo fará os regulamentos necessarios para a execução d'esta lei, e dará conta ás côrtes do uso que fizer das auctorisações que por ella lhe são conferidas.

Art. 13.º Fica reyogada toda a legislação em contrario.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 11 de fevereiro de 1879. — Antonio de Serpa Pimentel — Lourenço Antonio de Carvalho.

Nota do numero das embarcações movidas a vapor e de véla nacionaes e estrangeiras, entradas e saídas pela barra do Porto, nos annos abaixo indicados

Annos	Entradas				Saídas			
	Vapores		Véla		Vapores		Véla	
	Numero das entradas	Metros cubicos de arqueação	Numero das entradas	Metros cubicos de arqueação	Numero das saídas	Metros cubicos de arqueação	Numero das saídas	Metros cubicos de arqueação
1866...	132	62:931	773	97:514	115	39:945	748	81:927
1867...	121	56:812	790	105:613	119	44:103	775	92:654
1868...	105	57:477	681	88:752	103	58:638	630	79:272
1869...	126	64:167	774	103:383	119	15:610	713	69:963
1870...	143	68:776	736	103:369	140	103:165	731	92:320
1871...	186	86:420	743	114:336	188	123:747	730	95:417
1872...	174	82:162	668	99:543	175	82:284	668	99:006
1873...	209	94:743	740	108:915	191	93:147	745	111:151
1874...	222	104:338	745	116:676	218	94:832	693	103:363
1875...	268	106:821	791	127:975	269	122:563	689	127:565
1876...	226	110:398	750	132:598	222	103:020	695	113:598
1877...	250	116:434	739	118:226	249	114:386	721	120:357

Mapa dos valores e direitos das mercadorias despachadas na alfandega do Porto, por importação e exportação, nos annos abaixo indicados

Annos	Importação		Exportação	
	Valor	Direitos	Valor	Direitos
1866..	8.193:746\$665	1.750:379\$738	8.312:453\$160	26:260\$170
1867..	8.300:593\$384	1.905:052\$533	6.715:817\$185	23:537\$795
1868..	7.792:857\$000	1.933:732\$302	7.145:041\$500	23:093\$070
1869..	7.702:630\$000	1.881:225\$079	7.585:498\$400	24:672\$335
1870..	8.959:119\$050	1.929:764\$568	9.507:521\$900	27:422\$523
1871..	8.069:163\$225	1.915:811\$910	9.145:203\$219	32:123\$106
1872..	8.765:597\$235	2.186:100\$045	9.594:407\$870	45:668\$030
1873..	10.467:733\$290	2.818:213\$445	10.037:039\$240	57:806\$045
1874..	9.926:826\$490	2.836:941\$611	9.856:507\$080	52:996\$820
1875..	11.494:327\$056	3.250:088\$434	11.152:905\$165	66:435\$680
1876..	10.581:590\$775	3.043:809\$620	9.831:622\$115	50:183\$895
1877..	10.679:915\$310	3.414:841\$990	10.516:033\$890	54:278\$620

Foi enviado á commissão de obras publicas, ouvida a de fazenda.

O sr. Pinto de Magalhães: — Como vejo presente o sr. ministro da fazenda, desejo chamar a attenção de s. ex.ª para um assumpto importante.

Em resultado da escassez da producção no nosso ultimo anno vinicola, no qual, como é sabido, em algumas provin-