



D I Á R I O

da Assembleia da República

V LEGISLATURA

3.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1989-1990)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 3 DE MAIO DE 1990

Presidente: Ex.^{mo} Sr. Vítor Pereira Crespo

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Reinaldo Alberto Ramos Gomes

Vítor Manuel Calo Roque

Apolónia Maria Pereira Telxeira

Daniel Abílio Ferreira Bastos

S U M Á R I O

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 15 horas e 20 minutos.

Deu-se conta da apresentação de diversos diplomas.

Procedeu-se ao debate sobre a Ponte 25 de Abril e a prolongação do atravessamento do rio Tejo e das infra-estruturas regionais envolventes (marcação do PS), tendo usado da palavra, a diverso título, além do Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Ferreira do Amaral), os Srs. Deputados Leonor Coutinho (PS), Silva Marques e Cardoso Ferreira (PSD), João Amaral (PCP), Eduardo Pereira (PS), Maia Nunes de Almeida (PCP), Correia Afonso (PSD), Nogueira de Brito (CDS), Herminio Martinho (PRD), André Martins (Os Verdes), Mendes Costa (PSD), Rosado Correia (PS), Mendes Pinto (PSD), Carlos Lilaia (PRD) e João Matos (PSD).

A Câmara aprovou ainda os votos n.º 147/V (PSD), de congratulação pelos resultados do encontro de Évora entre as delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA, com vista à concretização da paz naquele país — tendo sido rejeitado o n.º 149/V, apresentado pelo PS e sobre o mesmo assunto —, n.º 148/V (PS), de saudação pela comemoração do 1.º de Maio, e 150/V (PSD, PS, PCP, PRD, CDS, Os Verdes e deputados independentes Jodo Correedor da Fonseca e Raul Castro), de congratulação pela realização das II Jornadas sobre Timor Leste, promovidas pela Reitoria da Universidade do Porto. Teceram considerações sobre o conjunto dos votos os Srs. Deputados Pacheco Pereira (PSD), António Guiterres, Elisa Damião e Eduardo Pereira (PS), António Mota (PCP), Isabel Espada (PRD), Nogueira de Brito (CDS) e Jodo Correedor da Fonseca (Indep.).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 20 horas.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a sessão.

Eram 15 horas e 20 minutos.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social-Democrata (PPD/PSD):

Adérito Manuel Soares Campos.
Alberto Cerqueira de Oliveira.
Alberto Monteiro de Araújo.
Alexandre Azevedo Montciro.
Álvaro Cordeiro Dâmaso.
Álvaro José Martins Viegas.
Amândio dos Anjos Gomes.
Amândio Santa Cruz Basto Oliveira.
Américo Sequeira.
António Abílio Costa.
António Augusto Lacerda Queirós.
António Augusto Ramos.
António de Carvalho Martins.
António Costa de A. Sousa Lara.
António Fernandes Ribeiro.
António Joaquim Correia Vairinhos.
António Jorge Santos Pereira.
António José Caciro da Mota Veiga.
António José de Carvalho.
António Manuel Lopes Tavares.
António Maria Oliveira de Matos.
António Maria Ourique Mendes.
António Paulo Martins Pereira Coelho.
António Sérgio Barbosa de Azevedo.
António da Silva Bacelar.
Aristides Alves do Nascimento Teixeira.
Arlindo da Silva André Moreira.
Armando de Carvalho Guerreiro da Cunha.
Arménio dos Santos.
Belarmino Henriques Correia.
Carlos Lélis da Câmara Gonçalves.
Carlos Manuel Duarte Oliveira.
Carlos Manuel Pereira Baptista.
Carlos Miguel M. de Almeida Coelho.
Casimiro Gomes Pereira.
Cecília Pita Catarino.
Cristóvão Guerreiro Norte.
Daniel Abílio Ferreira Bastos.
Domingos Duarte Lima.
Domingos da Silva e Sousa.
Dulcínio António Campos Rebelo.
Eduardo Alfredo de Carvalho P. da Silva.
Ercília Domingues M. P. Ribeiro da Silva.
Evaristo de Almeida Guerra de Oliveira.
Fernando Barata Rocha.
Fernando Dias de Carvalho Conceição.
Fernando José Antunes Gomes Pereira.
Fernando José R. Roque Correia Afonso.
Fernando Manuel Alves Cardoso Ferreira.
Fernando Monteiro do Amaral.
Fernando dos Reis Condesso.
Filipe Manuel Silva Abreu.
Francisco Antunes da Silva.
Francisco Mendes Costa.
Guido Orlando de Freitas Rodrigues.
Hilário Torres Azevedo Marques.
Jaime Carlos Marta Soares.
João Costa da Silva.

João Domingos F. de Abreu Salgado.
João José Pedreira de Matos.
João Maria Ferreira Teixeira.
Joaquim Eduardo Gomes.
Joaquim Fernandes Marques.
Joaquim Vilela de Araújo.
José de Almeida Cesário.
José Álvaro Machado Pacheco Pereira.
José Assunção Marques.
José Augusto Ferreira de Campos.
José Augusto Santos Silva Marques.
José Francisco Amaral.
José Guilherme Pereira Coelho dos Reis.
José Júlio Vieira Mesquita.
José Lapa Pessoa Paiva.
José Leite Machado.
José Manuel da Silva Torres.
José Pereira Lopes.
José de Vargas Bulcão.
Leonardo Eugénio Ribeiro de Almeida.
Licínio Morcira da Silva.
Luís António Martins.
Luís Filipe Garrido Pais de Sousa.
Luís Filipe Meneses Lopes.
Luís Manuel Costa Geraldes.
Luís Manuel Neves Rodrigues.
Manuel Albino Casimiro de Almeida.
Manuel António Sá Fernandes.
Manuel Augusto Pinto Barros.
Manuel Coelho dos Santos.
Manuel da Costa Andrade.
Manuel Ferreira Martins.
Manuel João Vaz Freixo.
Manuel Maria Morcira.
Margarida Borges de Carvalho.
Maria da Conceição U. de Castro Pereira.
Maria Luísa Lourenço Ferreira.
Maria Manuela Aguiar Morcira.
Maria Teresa Pinto Basto Gouveia.
Mary Patrícia Pinheiro e Lança.
Mário Ferreira Bastos Raposo.
Mário Jorge Belo Maciel.
Mário Júlio Montalvão Machado.
Mário de Oliveira Mendes dos Santos.
Mateus Manuel Lopes de Brito.
Miguel Fernando C. de Miranda Relvas.
Nuno Francisco F. Delclue Alvim de Matos.
Nuno Miguel S. Ferreira Silvestre.
Pedro Manuel Cruz Roseta.
Reinaldo Alberto Ramos Gomes.
Rui Alberto Limpo Salvada.
Rui Carlos Alvarez Carp.
Rui Manuel Almeida Mendes.
Rui Manuel Parente Chancelle de Machete.
Valdemar Cardoso Alves.
Virgílio de Oliveira Carneiro.
Walter Lopes Teixeira.

Partido Socialista (PS):

Alberto Marques de Oliveira e Silva.
Alberto de Sousa Martins.
António de Almeida Santos.
António Domingues de Azevedo.
António Fernandes Silva Braga.
António Manuel Henriques de Oliveira.

António Manuel de Oliveira Guterres.
 António Miguel de Moraes Barreto.
 António Poppe Lopes Cardoso.
 Armando António Martins Vara.
 Carlos Cardoso Laje.
 Carlos Manuel Luís.
 Edite Fátima Marceiros Estrela.
 Edmundo Pedro.
 Eduardo Ribeiro Pereira.
 Elisa Maria Ramos Damião Vieira.
 Francisco Fernando Osório Gomes.
 Helena de Melo Torres Marques.
 Henrique do Carmo Carminé.
 João António Gomes Proença.
 João Eduardo Coelho Ferraz de Abreu.
 João Rosado Correia.
 João Rui Gaspar de Almeida.
 Jorge Lacão Costa.
 Jorge Luís Costa Catarino.
 José Barbosa Mota.
 José Ernesto Figueira dos Reis.
 José Manoel Lello Ribeiro de Almeida.
 José Manuel Oliveira Gameiro dos Santos.
 José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.
 Júlio Francisco Miranda Calha.
 Júlio da Piedade Nunes Henriques.
 Laurentino José Castro Dias.
 Leonor Coutinho dos Santos.
 Luís Filipe Nascimento Madcira.
 Luís Gócordano dos Santos Covas.
 Manuel António dos Santos.
 Maria Julieta Ferreira B. Sampaio.
 Maria Teresa Santa Clara Gomes.
 Mário Manuel Cal Brandão.
 Raúl d'Assunção Pimenta Rêgo.
 Raul Fernando Sousela da Costa Brito.
 Rui do Nascimento Rabaça Vieira.
 Rui Pedro Machado Ávila.
 Vítor Manuel Caio Roque.

Partido Comunista Português (PCP):

Ana Paula da Silva Coelho.
 António Filipe Gaião Rodrigues.
 António da Silva Mota.
 Apolónia Maria Pereira Teixeira.
 Carlos Alfredo Brito.
 Carlos Vítor e Baptista Costa.
 Jerónimo Carvalho de Sousa.
 João António Gonçalves do Amaral.
 Joaquim António Rebocho Teixeira.
 José Manoel Maia Nunes de Almeida.
 José Manoel Santos Magalhães.
 Júlio José Antunes.
 Luís Maria Bartolomeu Afonso Palma.
 Manoel Anastácio Filipe.
 Maria Ilda Costa Figueiredo.
 Maria de Lourdes Hespanhol.
 Octávio Augusto Teixeira.
 Sérgio José Ferreira Ribeiro.

Partido Renovador Democrático (PRD):

António Alves Marques Júnior.
 Hermínio Paiva Fernandes Martinho.
 Isabel Maria Ferreira Espada.
 José Carlos Pereira Lilaia.
 Natália de Oliveira Correia.

Centro Democrático Social (CDS):

Adriano José Alves Moreira.
 Basílio Adolfo de M. Horta da Franca.
 José Luís Nogueira de Brito.

Partido Ecologista Os Verdes (MEP/PEV):

André Valente Martins.
 Herculano da Silva P. Marques Sequeira.

Deputados independentes:

Carlos Matos Chaves de Macedo.
 João Cerveira Corregedor da Fonseca.
 Maria Helena Salema Roseta.
 Raul Fernandes de Moraes e Castro.

Srs. Deputados, o período da ordem do dia de hoje é relativo ao debate sobre a Ponte 25 de Abril e a problemática do atravessamento do rio Tejo e das infra-estruturas regionais envolventes.

Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai dar conta dos diplomas que deram entrada na Mesa.

O Sr. Secretário (Reinaldo Gomes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, deu entrada na Mesa e foi admitida a ratificação n.º 129/V, da iniciativa dos Srs. Deputados João Proença e outros, do PS, que diz respeito ao Decreto-Lei n.º 121-B/90, de 12 de Abril, que define a estrutura orgânica relativa à gestão, acompanhamento, avaliação e controlo da execução do quadro comunitário de apoio para as intervenções estruturais comunitárias no território português, que foi estabelecido pela decisão da Comissão das Comunidades Europeias C (89) 1869, de 31 de Outubro de 1989.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para anunciar que o PSD vai apresentar um voto de congratulação pela realização, em Portugal, das primeiras negociações directas entre o Governo da República Popular de Angola e a UNITA. O PSD pretende, pois, que a Câmara expresse a sua congratulação pelo processo de paz continuado por essas conversações e pelo papel do Governo Português e do Primeiro-Ministro nesse acto.

Assim sendo, Sr. Presidente, peço-lhe que consulte as outras bancadas no sentido de se obter consenso para que esse voto seja apresentado e votado hoje.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, quando o voto der entrada na Mesa seguir-se-ão os processos habituais.

O Sr. José Sócrates (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra para anunciar também que a bancada do PS vai entregar na Mesa um voto de saudação pela comemoração do 1.º de Maio.

O Sr. Presidente: — Certamente, Sr. Deputado.

Srs. Deputados, vamos então dar início ao debate agendado para hoje.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, o que a bancada do PSD pretende é que antes de se entrar no debate que está agendado para hoje se vote o voto de congratulação que foi apresentado.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, em resposta ao seu colega de bancada, Sr. Deputado Pacheco Pereira, disse que logo que o voto desse entrada na Mesa seguiria os processos habituais. Ora, nessa altura, ele ainda não tinha dado entrada na Mesa e, além disso, terá de ser distribuído e lido por todos os Srs. Deputados para depois ser votado em momento oportuno.

Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.^a Deputada Leonor Coutinho.

A Sr.^a Leonor Coutinho (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^a Deputadas e Srs. Deputados: Em primeiro lugar, convém esclarecer a oportunidade deste debate. Trata-se, evidentemente, de um assunto importante, sobre o qual este novo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações terá, a curto prazo, de tomar decisões.

Agendámo-lo já para que o Sr. Ministro tenha oportunidade de se informar devidamente sobre o assunto, de o debater com os deputados e conhecer o seu entendimento antes de tomar as decisões que lhe competem.

A Ponte 25 de Abril está hoje saturada! O volume do tráfego que a utiliza é cinco vezes maior do que aquela que se havia previsto para 1990 aquando da sua construção. É que, para além da explosão urbanística da margem sul nunca foi construída a linha de comboio para a qual a ponte estava, de início, adaptada.

Os habitantes da margem sul que vêm diariamente trabalhar para Lisboa não têm alternativa: quer venham no seu carro particular quer venham de autocarro, têm de esperar horas em «bichas» cada vez maiores. Os barcos não têm suficiente capacidade de escoamento e, para os apanhar, os utentes têm de suportar as mesmas «bichas» na estrada nacional saturada.

Também os Lisboetas ficam bloqueados quando, ao fim-de-semana, procuram o lazer na margem sul.

Aliás, a brigada de trânsito da GNR adoptou, sem qualquer investimento, a única medida que veio melhorar um pouco a situação: todos os dias da semana, até às 8 horas da manhã, é aberta a terceira via no sentido sul-norte, o que permite escoar mais 50% de trânsito, minorando assim um pouco as filas de espera. Contudo, a ponte está a ser explorada com quatro vias e, após essa hora, são indispensáveis duas vias no sentido norte-sul, o que impede o recurso àquela medida.

Se fosse possível dispor de cinco vias de trânsito, o problema estaria resolvido, pois poder-se-iam utilizar, durante todas as manhãs, três vias no sentido em que há mais tráfego, mantendo em funcionamento as duas vias indispensáveis no outro sentido. À tarde ou nos períodos em que o tráfego é mais intenso, no sentido norte-sul, seria necessário inverter a exploração da ponte, mantendo três vias nesse sentido e duas em sentido contrário.

Mas será possível dispor de cinco vias de trânsito, sem alargar o actual tabuleiro?

Segundo as informações obtidas, o tabuleiro actual mede 16 m e tem largura suficiente para o funcionamento de cinco vias. É, aliás, por isso que é possível alargá-lo com mais uma via, sem mexer nos cabos de aperto, e obter seis vias.

Aliás, no livro publicado aquando da inauguração da ponte sobre o Tejo já se indicava a possibilidade de o actual tabuleiro, composto por quatro vias largas, ser transformado, por eliminação do separador central, num tabuleiro de cinco vias, bem como a possibilidade posterior do seu alargamento, se tal fosse necessário, para seis vias.

Será que essa exploração do tabuleiro com cinco vias pode ser efectuada, afectando três faixas ao sentido de trânsito mais forte e deixando duas em sentido contrário, por forma a adequar a capacidade oferecida pela ponte aos fluxos de tráfego?

Há 25 anos, quando se construiu a ponte, tal exploração alternada obrigaria, por certo, a uma intervenção manual da GNR.

Actualmente, a electrónica veio permitir o desenvolvimento de técnicas sofisticadas de sinalização e de encaminhamento automático de tráfego. Aliás, quem vê, nos anúncios da televisão, a Ponte de São Francisco, sabe perfeitamente que ela é utilizada deste modo.

Será que a JAE já estudou as possibilidades de gestão da ponte com cinco faixas? Não teria o Sr. Ministro vantagem em ser informado sobre as potencialidades de tal solução?

É que, Sr. Ministro, adoptando esta solução, seria possível dar resposta, praticamente imediata e com custos mínimos, aos problemas de congestionamento do tabuleiro rodoviário da Ponte 25 de Abril, poupando-se, assim, cerca de 11 milhões de contos e dois anos de trânsito caótico necessários à realização das obras.

O Sr. António Guterres (PS): — Muito bem!

A Oradora: — Esta solução não resolve por muito tempo a falta de capacidade das ligações entre as duas margens, tal como o alargamento do tabuleiro rodoviário a não resolveria, mas permite que se avance já com a construção do tabuleiro ferroviário para o qual a ponte foi preparada desde a sua construção.

A Sr.^a Helena Torres Marques (PS): — Muito bem!

A Oradora: — O Prof. Edgar Cardoso afirmou publicamente que se se optar por um comboio do tipo suburbano, como o da linha de Cascais, com cargas de cerca de 2000 t por metro, é possível realizar um projecto em três ou quatro meses e se se construir um tabuleiro compatível com a estrutura actual da Ponte 25 de Abril, isso levará cerca de dois anos.

Nesse prazo garantem os técnicos que seria possível construir os viadutos até Campolide e à linha de cintura, estabelecendo-se assim a ligação entre a margem sul, Seixas Rios e Entrecampos.

Mas que propõe o Governo? Propõe-se alargar o tabuleiro rodoviário para seis faixas? Dizia este, inicialmente, que a obra não seria cara, que orçaria em cerca de 2 a 3 milhões de contos. Porém, lançado o concurso, juntou mais uns extras e a factura passou para 11 milhões de contos; anulou o concurso e abriu novo concurso com as mesmas previsões de preços, sabendo-se actualmente que, na melhor das hipóteses, os custos atingirão esse montante.

Sabe-se também que durante os dois anos em que decorrerão as obras as condições de trânsito serão ainda mais deterioradas. Sabe-se ainda que o alargamento do tabuleiro rodoviário não resolverá o problema da ligação entre as duas margens, pois em curto espaço de tempo a ponte voltará a estar saturada com congestionamentos, então maiores, e que só a construção de um tabuleiro ferroviário poderá vir a dar resposta a este problema. Aliás, o anterior Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sempre afirmou que seria necessário lançar o tabuleiro ferroviário o mais rapidamente possível.

Já em 1986, quando o Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes se pronunciou sobre o alargamento que era proposto, recomendou, com urgência, as acções tendentes à utilização ferroviária da ponte. Mas, desde então, pouco se avançou neste domínio.

O anterior ministro afirmou na TV que não podia lançar o concurso por não existirem projectos. No entanto, os estudos não podiam ser encorajados porque nunca foi definido que tipo de comboio se pretendia fazer passar.

Indica-se, na melhor das hipóteses, um prazo de sete anos para se construir a linha ferroviária. Só há poucos dias foi assinado o protocolo de colaboração entre a JAE e o Gabinete do Nô Ferroviário, entidades que deverão definir com os projectistas o que se pretende.

Ninguém sabe que consequências terá sobre essa obra o alargamento do tabuleiro rodoviário. Segundo reconhecidos especialistas, o alargamento do tabuleiro rodoviário viria inviabilizar a construção do tabuleiro ferroviário, não porque a sua construção fosse impossível, pois a actual engenharia consegue encontrar soluções para os problemas mais difíceis, mas porque seria necessário, nesse caso, um reforço da estrutura da ponte, o que viria encarecer e dificultar a obra e provocar um protelamento dos seus prazos de execução.

Com efeito, o alargamento do tabuleiro rodoviário vem utilizar a capacidade excedentária da estrutura da ponte, inicialmente prevista para o lançamento do comboio. Depois dessa capacidade esgotada, seria necessário reforçar as estruturas da ponte, o que tornaria o custo do comboio fortemente acrescido. Que preço teremos de pagar por uma decisão cujos efeitos se desconhecem mas acerca da qual se pode, desde já, afirmar que só virá melhorar as condições de trânsito dois anos depois de ser tomada e por escasso período de tempo?

Não podemos permitir que se continue nesta indecisão, assistindo-se à degradação diária da situação actual.

O PS considera que é prioritário e urgente o lançamento de um comboio de passageiros do tipo metropolitano, como o da linha de Cascais, para assegurar, com qualidade, as ligações entre as duas margens do Tejo, como parte integrante de um eixo norte-sul que, ligando Setúbal à região Norte, potencie um desenvolvimento regional equilibrado.

O PS considera que se devem melhorar rapidamente as condições de exploração da Ponte 25 de Abril pela utilização de cinco vias e pelo estabelecimento de prioridades de trânsito nos acessos para os transportes públicos.

O PS considera que devem ser melhoradas as ligações fluviais.

As decisões não podem ser mais proteladas. Assim, pretendemos que o Sr. Ministro, ao tomar decisões desta importância, não comprometa as soluções futuras necessárias ao equilibrado desenvolvimento da região. Pretendemos que utilize com a maior eficácia os dinheiros do País e saiba tirar o melhor proveito dos fundos que a CEE, no âmbito da AID da península de Setúbal, já aprovou para melhorar a utilização rodo-ferroviária da Ponte 25 de Abril.

É visível que o Governo não tem dado qualquer prioridade à melhoria das condições de transporte na região de Lisboa.

Após ter apresentado, logo no início do seu mandato, um esquema de acessos rodoviários a Lisboa, o Governo praticamente só avançou com a auto-estrada do Estoril.

A própria obra de melhoramento da estrada de Sintra esteve praticamente parada durante três anos. Prevêem-se prazos para a construção ou reforço das radiais, mas continuam a não estar sequer programadas as infra-estruturas regionais circulares como a CREL, na margem norte e a IC-19, mais conhecida por anel de Coina, na margem sul. No entanto, só estas infra-estruturas regionais, que não passam por Lisboa, permitem um crescimento equilibrado em que se incentive a criação de emprego próximo dos locais de habitação, desincentivando a dependência de Lisboa.

O anterior ministro explicava estes atrasos e a situação caótica do trânsito na região de Lisboa, como aliás na do Porto, devido ao facto de as infra-estruturas serem nestas regiões urbanas extremamente dispendiosas.

No entanto, também não foram desenvolvidas as alternativas em transportes públicos: o nó ferroviário de Lisboa não avançou ainda com nenhuma melhoria visível da rede; a Carris e a RN não compram, há mais de cinco anos, um único autocarro para a sua rede suburbana; os transportes fluviais não foram melhorados.

As empresas, o Governo tem apenas fixado metas de redução de custos e não objectivos de qualidade de transporte oferecido.

O Governo pretende que sejam as câmaras a financiar os eixos regionais que dão continuidade às estradas nacionais, como se se tratasse de meras vias de âmbito municipal. Aliás, para círculo, veio recentemente propor que as câmaras municipais fincassem os défices acumulados das empresas de transporte.

Simultaneamente, pela recente Lei de Bases dos Transportes, o Governo reserva para uma comissão executiva, a nomear por si próprio, a gestão da política de transportes na área metropolitana.

Será que o Governo pretende, de facto, a necessária conjugação de esforços entre o poder central e local, sem a qual não se poderão melhorar as condições de vida das populações?

Será que o Sr. Ministro está disposto a negociar com as câmaras municipais soluções equilibradas de partilha de responsabilidades no domínio dos transportes na área metropolitana?

Esperamos que o Sr. Ministro aproveite este seu início de mandato para definir formas de participação e concertação que permitam agir mais depressa e melhor.

Aplausos do PS.

Vozes do PSD: — Muito fraco! Estavam quase a adormecer!

O Sr. Presidente: — Inscreveram-se para pedir esclarecimentos os Srs. Deputados Silva Marques e Cardoso Ferreira.

Entretanto, gostaria de comunicar à Câmara que às 17 horas vai tomar posse no meu gabinete a comissão eventual com o objectivo de estudar as condições de elaboração de uma história do Parlamento Português desde 1820.

Um pouco mais tarde, mas ainda na sessão de hoje, serão votados os votos de congratulação n.º 147/V e 148/V, apresentados, respectivamente, pelo PSD e pelo PS. Essas votações terão lugar, provavelmente, depois da discussão do debate que estamos a realizar.

Tem a palavra o Sr. Deputado Silva Marques.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr.^a Deputada Leonor Coutinho, uma personagem de *Os Maias*, de Eça de Queirós, dizia que o País não existia fora de Lisboa, que nada existia, e que mesmo Lisboa ficava entre a Arcada e São Bento.

Ora, gostaria de saber qual foi a motivação de fundo que levou o Partido Socialista a agendar no Plenário da Assembleia da República, órgão de soberania por exceléncia do Estado democrático e de Portugal, este tema «A Ponte 25 de Abril e a problemática do atravessamento do rio Tejo e das infra-estruturas regionais envolventes».

Por que é que os senhores não agendaram a questão da auto-estrada Lisboa-Porto, que começou há 40 anos e que foi este Governo que lhe introduziu um ritmo novo?

Por que é que os senhores não agendaram o estado da construção dos itinerários complementares e transversais que ligam o litoral ao interior?

Por que é que os senhores não agendaram estas questões fundamentais em relação a outras cidades que também existem, mas que ficam fora da Arcada e de São Bento, que se chamam Leiria, Viseu, Covilhã, Castelo Branco, Portalegre, enfim que fazem parte do resto do País?

A Sr.^a Edite Estrela (PS): — E Bragança?

O Orador: — Qual a razão profunda de tudo isto? Os senhores tiveram apenas como intenção vir aqui prestar ajuda ao Dr. Jorge Sampaio, que, segundo a própria versão de um jornal insuspeito de ontem, *O Diário de Lisboa*, «após 100 dias passou o teste, mas sem brilhantismo e com feridas»? Portanto, tratou-se de uma ajuda, ao fim de 100 dias e com algumas feridas, ao Dr. Jorge Sampaio ou foi, pura e simplesmente, uma escríta, irremediável e sem cura visão lisboeta do País?

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Sr.^a Deputada Leonor Coutinho, havendo mais oradores inscritos para pedidos de esclarecimento, V. Ex.^a deseja responder já ou no fim?

A Sr.^a Leonor Coutinho (PS): — No fim, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Então, tem a palavra o Sr. Deputado Cardoso Ferreira.

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Sinceramente, Sr.^a Deputada, esperávamos mais da sua intervenção! Tal como disse o meu colega, Sr. Deputado Silva Marques, a circunstância de se ter agendado um tema destes para a Assembleia da República exigia, naturalmente, que V. Ex.^a e o seu partido tivessem trazido aqui algo mais do que uma séria de lugares-comuns, que todos nós conhecemos.

O comboio é extremamente importante, o alargamento do tabuleiro rodoviário da ponte é fundamental, o trânsito processa-se com dificuldade, mas, como a Sr.^a Deputada sabe, pois é uma técnica nesta matéria, essas questões não se tiram, pura e simplesmente, da cartola. Quem está na oposição, como V. Ex.^a, tem a facilidade de vir aqui falar nesses termos, pois as situações apresentam-se de uma forma completamente diferente, são bem mais fáceis. Simplesmente, para aqueles que têm de governar, as questões tornam-se mais difíceis, pois têm de encontrar soluções, nomeadamente do ponto de vista técnico.

Portanto, é, de alguma forma, demagógico vir aqui agitar esta questão conhecendo-se a complexidade que envolve todos estes problemas!

Ficou-nos a sensação de que o que o Partido Socialista veio aqui fazer foi, de alguma forma, proporcionar ao Dr. Jorge Sampaio, ao presidente da Câmara de Lisboa, uma desculpa pelo estado caótico das vias de circulação e do funcionamento do trânsito.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Outra vez?

O Orador: — Se realmente foi essa a ideia, devo dizer-lhe que esse é um assunto da Assembleia Municipal de Lisboa. Como tal o PS não o deveria ter trazido aqui!

Conhecemos as circunstâncias difíceis em que o seu líder de partido está a gerir a Câmara de Lisboa. No entanto, não venham, Srs. Deputados do PS, agendar um debate destes com a preocupação de atirar as culpas para este Governo, que não tem nada a ver com isso. As culpas são do presidente da Câmara de Lisboa e da sua gestão, que já tem cinco meses.

Aplausos do PSD.

Protestos do PS.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Era bem melhor tapar os buracos que há por este País fora!

Vozes do PS: — Buracos tem o seu partido!

O Sr. Presidente: — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra a Sr.^a Deputada Leonor Coutinho.

A Sr.^a Leonor Coutinho (PS): — Srs. Deputados do PSD, os pedidos de esclarecimento que formularam provam que não têm nada a dizer sobre o assunto em questão.

O Partido Socialista tem o dever de fiscalizar a acção do Governo e a verdade é que na região da Grande Lisboa vive um quarto da população portuguesa! Não somos obrigados a agendar para discussão as asneiras do traçado da IP5, que foi feito à custa dos dinheiros europeus.

Aplausos do PS.

Se há lugares-comuns não deixa de haver boas e más soluções. É pena que vocês só escolham as más!

Aplausos do PS.

Vozes do PSD: — Isto é que é uma resposta? Isto é uma vergonha!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado João Amaral.

O Sr. João Amaral (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, Srs. Membros do Governo: Há um facto que podemos constatar que constitui uma premissa básica deste debate: vive-se mal na área da Grande Lisboa. A qualidade de vida da grande maioria da população degrada-se. Os transportes são um bloqueio diário nas deslocações para o local de trabalho e para a escola; há quem demore duas horas em cada deslocação, somando quatro horas diárias, o que dá a conta desesperante de media hora de transportes por cada hora de trabalho!

A paisagem urbana é agressiva, desumanizada, cheia de pequenas mazelas — o passado que está desfeito, a paragem de autocarro sem abrigo, a zona verde da urbanização que não foi acabada —, o que remete o cidadão para casa, para se fechar perante o televisor. A habitação não corresponde, falta, degrada-se em bairros antigos, é mal acabada nos bairros novos suburbanos. Alastram manchas de pobreza e outros problemas sociais críticos.

Esta situação, Sr. Presidente e Srs. Deputados, não diz respeito a uma pequena faixa da população portuguesa. A população da área metropolitana de Lisboa ronda os 2,5 milhões de habitantes, ou seja, um quarto da população portuguesa. É gente que vive duro, que trabalha e produz muito. Os impostos directos cobrados em 1987 nesta área corresponderam a 49,3% do total nacional; o valor acrescentado bruto (VAB) da indústria transformadora somou, em 1986, o valor de 53,9% do total nacional.

Muita gente sente o direito de perguntar: por que não se põe cobro a esta situação? Para quando o termo desta desordem?

A questão que, de entre a malha de problemas existentes, foi constituída como tema de ponto de partida para este debate — o da Ponte 25 de Abril — é central e exemplar, como outras o são.

Quanto ao conjunto das gravíssimas questões que se abrigam debaixo das palavras «transportes, comunicações, acessibilidades», o PCP assume posições claras. É absolutamente prioritário fazer as circulares. É um completo disparate, de graves consequências, construir a autoestrada de Cascais e não fazer avançar, com maior velocidade ainda, a CRIL e a CREL (as circulares de Lisboa, externa e interna). É preciso quadruplicar a linha de Sintra e fazer a ligação ferroviária Pinhal Novo-Pragal.

No que diz respeito ao atravessamento do rio Tejo, somos claros: prioridade ao tabuleiro ferroviário — que é um transporte rápido de massas por carril — que escoc, em condições de comodidade e eficácia, um volume significativo de passageiros. Prioridade ainda para a nova ponte.

No entanto, Srs. Deputados, sobre todas estas questões voltaremos a fazer uma intervenção mais detalhada.

Contudo, fica ainda por resolver a grande questão de fundo, que é no sentido de saber como resolver todo este problema, como atacar a desordem urbanística, e não só, que impera na área da Grande Lisboa.

Da nossa parte fazemos uma acusação e, por outro lado, apontamos uma proposta de solução. A acusação é esta: a administração central é a principal responsável pela situação a que se chegou, na medida em que inunda a área com a concentração de serviços centrais — só na parte norte, na parte do distrito de Lisboa, concentra-se um terço do total de recursos humanos da função pública. Simultaneamente, mostra-se completamente incapaz e insensível para resolver as questões que se levantam. Pior do que isso: muitas vezes, ao sabor de interesses, actuando de forma parcial e sectorial, é a própria administração central a criar os problemas. É o que resultará, por exemplo, ao fazer a autoestrada para Cascais desacompanhada do lançamento da CREL e do completamento da CRIL.

É preciso encontrar uma solução que, expropriando competências do poder central, permita intervir com eficácia, pôr ordem no território da área metropolitana, encontrar e aplicar as soluções adequadas para problemas centrais.

Ora, essa solução é para nós, PCP, a criação — como o permite a Constituição — de uma nova autarquia, de uma autarquia especial, a «Área Metropolitana de Lisboa», que respeite integralmente a actual esfera de competências dos municípios e freguesias do respectivo território, que são os seguintes: na margem norte, distrito de Lisboa, temos Lisboa, Amadora, Cascais, Loures, Mafra, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira; na margem sul, distrito de Setúbal, temos Setúbal, Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal e Sesimbra.

Pergunta-se: não bastaria uma associação destes municípios? Cremos que não! Temos de saudar, apoiar e incentivar todas as formas de associativismo municipal que se vão desenvolvendo no âmbito desta área.

Ora, estas associações só podem exercer as competências que os municípios associados lhes emprestem, o que significa que não lhes é possível resolver os problemas de coordenação da intervenção dos vários agentes que intervêm na área. Não poderão pôr cobro à descoordenação das intervenções dos vários departamentos da administração central e empresas públicas; não poderão preencher a ausência de planeamento e ordenamento a nível da Grande Lisboa!

Diga-se que esses problemas também não se resolvem com as iniciativas da CCR de âmbito limitado e precário e visão centralista. É precisamente a estas questões que responde a nova autarquia «Área Metropolitana de Lisboa», tal como é configurada no projecto de lei n.º 405/V, apresentado pelo PCP.

Responderá com a legitimidade que lhe resulta do voto, já que o órgão deliberativo, a assembleia metropolitana, será majoritariamente, em dois terços, eleita de forma directa pelos cidadãos eleitores.

Terá poderes efectivos, incluindo o de aprovar o Plano Metropolitano de Ordenamento do Território (PMOT).

Mais: as suas decisões nas questões determinantes (sistema de transportes, rede viária regional, ambiente e recursos hídricos) terão natureza vinculativa para os departamentos e outros organismos da administração central com intervenção no território.

A nova autarquia terá poderes para aprovar o que hoje mesmo está a ser reclamado no simpósio promovido pela Ordem dos Engenheiros, o Plano do Ordenamento dos Transportes, incluindo infra-estruturas.

A nova autarquia não poderá tomar decisões que vão contra os interesses maioritários dos municípios da sua área. O parecer do Conselho de Municípios, órgão da nova autarquia onde estão representados todos os municípios, emitirá pareceres prévios vinculativos, incluindo quanto ao conteúdo do PMOT.

A nova autarquia propiciará o quadro institucional adequado à concertação, num órgão específico, do Conselho de Coordenação com a Administração Central, que terá precisamente essa missão.

A nova autarquia, tal como a configuramos, estará fundamentalmente vocacionada para funções de planeamento, coordenação e apoio, para o estudo técnico e para o apoio à gestão. Propomos-la com uma estrutura ligeira de serviços; não queremos nem propomos uma máquina pesada, assoberbada por tarefas e problemas quotidianos, como resultaria se lhe fosse directamente entregue os serviços executivos. Não a queremos desviada das suas verdadeiras atribuições, cujo exercício é urgente para o bem-estar e qualidade de vida dos habitantes e utentes desta área e indispensável para a solução de problemas

inadiáveis — e este debate vai demonstrá-lo! Por isso, ela deve ser instituída por esta Assembleia, com toda a prioridade!

O processo da regionalização levantará a questão de saber se se manterá esta estrutura com estes poderes. Isso será para ver na altura! O lento processo de regionalização está a correr, mas ele não pode bloquear este processo.

Agora é necessário aprofundar um debate para se melhorarem as soluções do projecto para a Ponte 25 de Abril. No entanto, é fundamental que o processo avance rapidamente. Aliás, é isso o que os habitantes da área metropolitana esperam desta Assembleia da República.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, a paciência tem limites!

Aplausos do PCP.

Entretanto, assumiu a presidência a Sr.º Vice-Presidente Manuela Aguiar.

A Sr.º Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (Ferreira do Amaral): — Sr.º Presidente, Srs. Deputados: Antes de produzir a minha intervenção gostaria de abordar um ponto prévio.

Vou ter duas grandes limitações naquilo que possa dizer a esta Câmara: além do gosto com que cumpro o dever que cabe ao Governo, que é o de vir ao local mais público do País travar este debate, gostaria de referir, como limitação própria, pessoal — que não do Governo — o facto de apenas há cerca de uma semana ter tomado conhecimento directo dos *dossiers* que constituem o meu Ministério. Uma semana é tempo curto, pelo que se me colocam algumas dificuldades de natureza pessoal, que tentarei ultrapassar, sobretudo respondendo, com honestidade, às perguntas ou aos esclarecimentos que, eventualmente, os Srs. Deputados queriam colocar.

Como é evidente, não vou falar de ideias políticas sem estas estarem fundamentadas na boa consciência dos argumentos técnicos. Entendo — e julgo que é esta a posição do Governo — que falar em política contra a razão técnica é, no mínimo, uma aldrabice.

A segunda limitação deste debate é que, desde já, apresento também como exclusivamente minha, é que não sou capaz de intervir como se se tratasse apenas de uma transposição de um debate que se devia realizar na assembleia municipal de qualquer autarquia, nomeadamente na Assembleia Municipal de Lisboa.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Como me encontro na Assembleia da República tenho de ter, como é minha obrigação institucional, uma visão nacional dos problemas, pelo que não posso, pois não tenho esse direito; entrar em debates que são próprios das autarquias.

O Sr. Duarte Lima (PSD): — Mas o PS só tem um líder municipal, não tem um líder nacional!

O Orador: — A Sr.º Deputada Leonor Coutinho referiu os problemas que a travessia do Tejo coloca, nomeadamente o congestionamento evidente de que sofre a Ponte. Devo dizer que para resolver o problema diário

de congestionamento de cerca de 400 000 pessoas — é este o número de pessoas que atravessam o Tejo quer pela Ponte quer por barco — tentou-se sempre encontrar soluções rápidas, económicas, enfim soluções que, no fim de contas, sejam elas próprias suficientemente ligeiras ou descomprometidas, mas de forma a não comprometer o futuro.

Sr.º Deputada Leonor Coutinho, o seu discurso foi tomado em linha de conta. Contudo, notei-lhe um defeito, que foi o ter falado sempre no condicional. Ora, tenho muito gosto em lhe dizer que falo sempre no passado ou no presente porque neste momento as decisões já estão tomadas! Posso anunciar a esta Câmara que o Governo entende e sempre entendeu que o problema da travessia do Tejo deve ser encarado muito seriamente, na medida em que, por um lado, afecta muitas pessoas e, por outro, é o resultado de uma situação de progresso prolongada que, provavelmente, não se colocou com a mesma acuidade no passado porque, infelizmente, não vivíamos a mesma situação de progresso.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Assim, decidimos jogar em todos os tabuleiros, se é que podemos utilizar esta expressão quando falamos em ponte! Está já decidido o estudo da aplicação imediata das cinco faixas da Ponte sobre o Tejo, ...

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — ... procurando manter em aberto a fase subsequente, que é a do alargamento para seis faixas, o que vamos apreciar em toda a sua extensão e em tudo o que significa de comprometimento de soluções futuras. Portanto, vamos dotar dos meios necessários as pessoas e as instituições que estão a estudar o assunto. Vamos acelerar, como altamente prioritária, a passagem ferroviária e, como já foi decidido há alguns meses pelo Governo, vamos incentivar, de forma decisiva, o estudo de uma passagem alternativa à ponte que hoje existe, embora seja ainda prematuro conceber qual venha a ser: se ponte, se túnel ou se qualquer outro tipo de passagem contínua, porque essa decisão só poderá ser tomada depois dos estudos feitos, o que se julga estar concretizado até princípios do próximo ano.

Srs. Deputados, a maneira como o Governo encara este problema é a mesma com que encara todos os problemas! Primeiro, encara-o como se se tratasse de um problema nacional; o Governo não se rege nem trabalha para grupos. Segundo, procura soluções que realmente resolvam os problemas; não nos contentamos com o facto de levar anos a estudar as questões e a fazer planos sobre planos, cada vez mais integrados, tão integrados que, às duas por três, são universais e acabam por não resolver nada.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — De facto, tentamos resolver o problema das 400 000 pessoas que, de uma maneira ou de outra, atravessam o rio e procuramos fazê-lo da forma mais imediata, mais natural e menos custosa. Assim, encaramos já soluções a médio prazo, que sejam rápidas, de emergência, e não enganemos a responsabilidade de resolver o problema, mesmo a longo prazo.

Srs. Deputados, a decisão de alargar o número de faixas da ponte não é tomada de ânimo leve. Devo esclarecer que se mantém a alternativa do alargamento para seis faixas porque há algumas dúvidas, relacionadas com problemas de tráfego, sobre o sucesso do alargamento para cinco faixas, que estão. Tornar-se-á necessário reduzir a velocidade limite na ponte e equipá-la com um controlo contínuo de velocidade. Também se deve ter em conta que o projecto apresenta algumas dificuldades, sobretudo para os condutores, uma vez que, em determinada situação, eles terão duas rodas em cima de um pavimento betuminoso e duas rodas em cima da grelha.

No entanto, tudo isto são problemas ultrapassáveis! Creio, pois, que é possível iniciar-se o período experimental e cauteloso, mas cujo sucesso não temos adquirido por antecipação — aliás, julgo que ninguém, muito menos nesta Sala, poderá garantir esse sucesso! Estamos razoavelmente convencidos de que, desta forma, resolveremos o problema da ponte sem comprometer soluções de futuro.

Sr.^a Deputada Leonor Coutinho, se me permite chamar-lhe a atenção, penso que cometeu dois erros na intervenção que produziu: em primeiro lugar, disse que as soluções de médio prazo não deviam inviabilizar as soluções de longo prazo. O Governo não pode estar mais de acordo com esse princípio. Simplesmente, a solução que preconizou para o transporte ferroviário contraria totalmente todas as opiniões técnicas sobre o aproveitamento integral da Ponte e feita nesses termos, com o comboio ligeiro, inviabilizará, para futuro, o aproveitamento do transporte de mercadorias.

No entanto, não me vou antecipar, pois o assunto está a ser estudado. Apenas gostaria que ficasse claro que não é tão fácil como isso dar um comprometimento possível nesta altura.

A Sr.^a Deputada disse ainda — e isso é, de facto, um erro — que o alargamento do tabuleiro rodoviário da Ponte irá custar 11 milhões de contos. Ora, isso não é verdade, pois o orçamento que temos é de cerca de 3 milhões de contos, sendo o restante adjudicado juntamente com esta obra. De facto, quer se alargue ou não a ponte, é necessário pintá-la, pois isso nunca se fez desde que foi construída.

Portanto, torno a repetir que o alargamento da ponte em si — e é isso que está fixado no caderno de encargos — deverá orçar cerca de 3 milhões de contos.

Quanto ao problema das infra-estruturas rodoviárias suburbanas de Lisboa, penso que a este Governo não pesa a consciência de alguma vez ter hesitado ou ter sido pouco ambicioso nos objectivos de dotação do País com estas infra-estruturas. Os números desmentem, sem hipótese de contrariar qualquer afirmação, qualquer crítica baseada nisso — e se não fossem os números seria a nossa própria experiência! Certamente que hoje em dia os Srs. Deputados terão alguma dificuldade em se guiarem por mapas de estradas porque as edições dos mapas de estradas não acompanham as obras no terreno.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — E esta experiência temo-la nós todos os dias! Creio, pois, que não será justo, muito menos correcto, fazer críticas ao Governo no sentido de este deixar para trás infra-estruturas que devia fazer. O ritmo a que se tem construído na região da Grande Lisboa tem sido muito superior a qualquer outro período similar no

novo País. Talvez isto diga alguma coisa: primeiro, sobre as prioridades do Governo; segundo, sobre as prioridades que não foram assumidas por governos anteriores.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — No caso de Lisboa, como se sabe, o plano rodoviário está feito, embora apresente algumas dificuldades. De facto, trata-se de obras difíceis não propriamente do ponto de vista técnico mas sobretudo porque implicam grandes interfaces com os municípios. Esperemos que no caso da CRIL — talvez seja uma das obras para as quais haverá mais urgência, não só pelo fim da auto-estrada de Lisboa-Estoril como também porque ela se encontra preparada para ser lançada, o projecto feito e as máquinas prontas para entrar no terreno a qualquer altura — seja possível encontrar uma forma de colaboração com a Câmara Municipal de Lisboa, uma vez que, como todos sabemos, também aí tem algumas responsabilidades que têm de ser assumidas e sê-lo-ão certamente.

Srs. Deputados, apesar das minhas limitações, de que preveni esta Câmara, julgo que tudo o que referi tem fundamento suficiente para ter afirmado no local mais público do País.

Aplausos do PSD.

A Sr.^a Presidente: — Inscreveram para pedir esclarecimentos os Srs. Deputados Eduardo Pereira, Armando Vara, Leonor Coutinho e Maia Nunes de Almeida.

O Sr. Silva Marques (PSD): — O Sr. Deputado Eduardo Percira vai perguntar por que é que não avançou com as obras quando foi ministro!

A Sr.^a Presidente: — Srs. Deputados, solicito que se faça o silêncio necessário para que os Srs. Deputados sejam ouvidos com atenção. De facto, regista-se um grande ruído de fundo!...

Tem, pois, a palavra o Sr. Deputado Eduardo Pereira.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr.^a Presidente, não se trata de um ruído de fundo, mas sim do Sr. Deputado Silva Marques, o que não é bem a mesma coisa!

Risos do PS.

Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: ao estarmos a travar um debate sério, como não podia deixar de ser um debate trazido a esta Câmara pelo PS, gostaria que V. Ex.^a tivesse correspondido com a mesma seriedade ao fazer as afirmações que fez. O Sr. Ministro apenas veio provar e a nossa posição ao trazer este debate a esta Câmara era correcta, veio puxar as orelhas a quem disse disparates da bancada do PSD e provar que o problema não é apenas de Lisboa nem de Jorge Sampaio, mas sim de Almada, de Setúbal, de toda uma região. De facto, não são só esses milhares de passageiros de Lisboa que atravessam a ponte, mas sim o País ao mover-se de um lado para o outro.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Alguns, provincianos, felizmente poucos, ainda não perceberam esse problema!

Vozes do PSD: — Quem são esses? Já agora podia identificá-los!

O Orador: — Faço o relatório à saída, Srs. Deputados!

Protestos do PSD.

O Sr. Ministro começou por dizer que não lhe pesava a consciência de determinados disparates feitos. Ora, isso é natural! V. Ex.^a encontra-se no Ministério há apenas alguns dias, pelo que é natural que os problemas das obras públicas não lhe pesem.

V. Ex.^a também acrescentou que o Governo sempre entendeu que se devia resolver o problema da ponte e depois anunciou o que tinha para anunciar. Ora, isso não é verdade, Sr. Ministro! O Governo sempre entendeu que não sabia o que devia entender! Desde 1986 que o Governo ainda não acertou com o problema da ponte. Sr. Ministro peço-lhe que reconsiderere o que disse sobre as seis faixas da Ponte 25 de Abril.

Actualmente, às horas de ponta da parte da manhã há três faixas no sentido sul-norte e uma, um pouco sobre-carregada, no sentido norte-sul. Mas se forem cinco faixas, da parte da manhã, haverá uma carregada e uma meia carregada de norte para sul e à tarde o contrário. Seis faixas são uma despesa suficientemente grande para o Sr. Ministro poder pensar... Supomos que as cinco faixas vão permitir-lhe lançar o caminho de ferro e ter tempo para estudar a nova ponte, sem se meter nas despesas que o seu anterior colega ia fazer devido às más informações que lhe foram dadas desde 1986.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Mas não se trata apenas do problema das cinco faixas. O Sr. Ministro foi suficientemente político e habilidoso — dou-lhe os meus parabéns — por se ter adiantado ao conjunto das nossas intervenções. Porém, não se esqueça que há também um problema de oferta de transportes públicos, que é deficiente, um problema de parques de estacionamento a norte e a sul, que é deficiente, e um problema de navegação fluvial que, em quantidade e em diversidade, tem de ser encarado. Ora, se o Sr. Ministro, além da coragem que demonstra em adoptar a quinta faixa, resolver esses problemas, não precisa de fazer o alargamento da sexta faixa porque vai ter um ganho de três anos sobre a solução anterior. E mais, vai permitir ganhar três anos ao atrasar a nova ponte até ter a solução adequada. Congratulo-me com isso!

Temos ainda algumas questões a colocar na continuação deste debate e fá-lo-emos com a elevação que nos é habitual.

Gostaríamos, Sr. Ministro que, tanto neste caso como nos milhetos problemas que ainda estão para resolver no âmbito do seu Ministério, V. Ex.^a continuasse com o mesmo nível que teve esta sua primeira intervenção.

Aplausos do PS.

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Presidente, Vítor Crespo.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para defesa da consideração.

O Sr. Presidente: — Tendo em conta o espírito e a letra do Regimento e respeitando os respectivos tempos, faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Deputado Eduardo Pereira, coloquemos de lado um aparte amistoso que lhe dirigi, tal como aquele que o Sr. Deputado me retorqui. De qualquer modo, não valia a pena a segunda parte do seu remoque, porque, essa sim, já justifica a defesa da

consideração, visto que ele tem ligação com as coisas de que devemos tratar com a maior elevação, seriedade e falibilidade, que é a característica humana de todos nós.

Sr. Deputado Eduardo Pereira, quem foram os ministros que, no pós-25 de Abril — já não, falo do ante-25 de Abril —, formal e expressamente, apresentaram o ponto de vista com uma grande opção modernizante? De que filiação política foi postergada, deliberadamente, a prioridade do ataque à construção dos grandes eixos de ligação no nosso País?

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Quem foram, Sr. Deputado? Desafio-o a que me responda, preto no branco! Quem postergou, no pós-25 de Abril, deliberada e expressamente, apresentando uma grande opção moderna, a prioridade da construção dos grandes eixos de comunicação no nosso país?

O Sr. António Guterres (PS): — O PS!

O Orador: — Não perguntei se foi o PS! O que pretendo saber é quais foram os ministros e qual a sua filiação política! Formulci a pergunta em termos rigorosos porque se perguntassem se tinha sido o PS ou outro partido não estaria a ser rigoroso. As coisas devem ter o seu justo tempore!

Assim, repito a pergunta: quais foram os ministros e qual a sua filiação política?

Por outro lado, o Sr. Deputado foi Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, assim como outros colegas seus. Qual era, pois, o ponto da situação, nesse momento, no seu governo e que opções foram então tomadas?

Sr. Deputado Eduardo Pereira, responda-me a estas questões com frontalidade, porque se só assim podermos dirigir os remoques que quisermos sem afectar as responsabilidades e as obrigações que impendem sobre nós.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para dar explicações à defesa da consideração, tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Pereira.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Presidente, vou responder ao Sr. Deputado Silva Marques, mas não vou usar dessa figura regimental porque, na verdade, não ofendi o Sr. Deputado nem a sua bancada.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Como quiser!

O Orador: — De qualquer forma, devo lembrar que quanto mais difíceis são os debates para a bancada do PSD, menos seriedade e elevação há por parte dessa bancada.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Silva Marques (PSD): — Responda, Sr. Deputado!

O Orador: — Estou a responder, ponto por ponto, ao que o Sr. Deputado disse. Sempre que a discussão é difícil os senhores levantam a voz porque não têm argumentos, só têm vozes.

Aplausos do PS.

Protestos do PSD.

O Sr. Deputado quer saber quais foram os ministros que apresentaram grandes opções modernizantes e fez até uma alusão a ministros de antes do 25 de Abril. Nesse caso, Sr. Deputado, tem de perguntar ao Sr. Secretário de Estado Oliveira Martins porque em relação a isso não me lembro bem!...

O Sr. Silva Marques (PSD): — Eu falei-lhe no pós-25 de Abril, Sr. Deputado!

O Orador: — Já me vou referir ao que se passou no pós-25 de Abril. Por enquanto apenas me referirei ao que se passou antes do 25 de Abril!

Os grandes lançamentos das grandes vias nacionais foram feitos aquando do governo do bloco central e iniciados por um meu camarada de bancada.

Risos do PSD.

E se querem confirmação, ela poderá ser dada pelo Sr. Ministro, que também estava presente!

O Sr. Silva Marques (PSD): — Algumas obras foram lançadas no vosso tempo!

O Orador: — Não, Sr. Deputado, foram iniciadas! Mas, então, por que é que não foram desenvolvidas? Porque a «burra» da CEE ainda não tinha começado a dar o dinheiro... O que os senhores têm feito é um aproveitamento das finanças de que dispõem e não um lançamento de ideias novas.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Sr. Deputado, não se trata de peso — se se tratasse de peso os senhores eram muito maiores em número — mas sim de ideias! É por isso que os senhores vão perder este debate.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — De facto, os senhores vão perder este debate, porque o Sr. Ministro é que compreendeu o problema de ideias. Os senhores têm de ser avisados na véspera das suas intervenções, porque não percebem...

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Além disso, não sabiam que o Sr. Ministro vinha aqui anunciar estas medidas e não estavam preparados para tal. Estavam apenas preparados para que o Sr. Ministro atacasse o PS pela mania de este se referir a cinco faixas.

Não sei como é que se vai desenvolver o debate daqui até ao fim, ...

O Sr. Silva Marques (PSD): — Não suja, Sr. Deputado!

O Orador: — ... mas creio perceber que o Sr. Deputado Silva Marques vai levantar-se mais cinco vezes para defender a honra, uma vez que não tem outras soluções para apresentar.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Sr. Ministro, havendo mais oradores inscritos para pedidos de esclarecimento, V. Ex.^a deseja responder já ou no termo?

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: — No termo, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Então, tem a palavra a Sr.^a Deputada Leonor Coutinho.

A Sr.^a Leonor Coutinho (PS): — Sr. Ministro, relativamente à minha intervenção V. Ex.^a referiu-se à pintura da ponte.

Gostaria de alertá-lo para a estranheza de se gastarem 8 milhões de contos na pintura de uma ponte ao mesmo tempo que se vão realizar as obras de alargamento dessa mesma ponte.

Por outro lado, é estranho aquilo que referiu em relação à opção pela ferrovia pesada. Informe-se, Sr. Ministro, porque pode ser que tal medida tenha de levá-lo a adiar, mais uma vez, a decisão. Ora, gostaria que tal não acontecesse para o bem das pessoas que vivem quer de um lado quer do outro do rio Tejo.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida.

O Sr. Maia Nunes de Almeida (PCP): — Sr. Ministro, creio poder concluir da intervenção que acabou de fazer — e é importante que isso seja ressaltado — que foi revogada, para já, a opção do anterior Ministro das Obras Públicas, no que diz respeito à prioridade de lançar o alargamento do tabuleiro da ponte para as seis rodovias. Na verdade, parece-me ser este um passo importante, pois trata-se de uma questão que vinha a ser discutida. Eu próprio travei aqui um debate, há mais de um mês, com o Sr. Ministro Oliveira Martins, onde lhe coloquei essa questão, e nessa altura não havia essa ideia, que já é muito antiga, das cinco faixas rodoviárias. No entanto, ressalto isto por ser muito importante e principalmente por não inviabilizar a construção do tabuleiro rodoviário inferior.

Na medida em que há pouco tempo o Sr. Ministro tomou a responsabilidade do Ministério, não poderá, sem qualquer dúvida, ter já a resposta para tudo. Aliás, em matérias como esta é muito bom que se aprofunde o estudo e o conhecimento para que quando se aponte uma perspectiva ela seja dada com bases, como seja a da construção de uma nova ponte. E, por uma questão de lógica, essa nova ponte terá de sair ou do vértice da CRIL ou do vértice da CREL, pelo que será ou Sacavém ou Alverca!

Portanto, qual vai ser a função desta ponte? Vai ser uma função regional, suburbana ou a de ligação norte-sul? Percebo-me que esta é uma questão de partida para também se articular o resto. Ou seja, como penso que é correcto que, tendo em conta esta ligação às cinturas regionais de Lisboa, tanto interior como exterior, a nova ponte deve ter, principalmente do ponto de vista rodoviário, uma função nacional.

Então, a questão que se coloca é a seguinte: qual vai ser a função da actual ponte? De facto, isto tem de ser articulado; não pode ser visto separadamente.

E se assim é, se a função da actual ponte deve ser principalmente suburbana, porquê pensar-se em transportes como, por exemplo, o de mercadorias, em vez de se pensar no transporte de mercadorias através de uma ligação norte-sul por outra ponte e a actual ponte suburbana ter um transporte pesado, mas fino, do tipo metropolitano ou eléctrico rápido que ligasse a margem sul à

margem norte e também os centros fortemente de concentração urbana, que há na chamada Outra Banda?

Eram estas questões que gostaria de ver esclarecidas, Sr. Ministro.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: — Sr. Deputado Eduardo Pereira, ouvi com atenção o seu pedido de esclarecimento relativamente ao problema das seis faixas. Tal problema — e com isto respondo também ao Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida — não está, de maneira nenhuma, posto de lado. A existência de cinco faixas não é incompatível com a de seis faixas. A solução das seis faixas tem vantagens, nomeadamente a de se poder fazer quatro faixas de um lado e duas do outro, que a das cinco não tem. Saliento até o facto de porventura a solução das cinco faixas comportar algum risco de ser exequível: Continua a vigorar o programa que estava elaborado. A única coisa que se juntou, de emergência, foi a criação das cinco faixas.

Quero igualmente fazer, a propósito da origem destas ideias e destas estradas, e se me é permitido usar a figura da defesa da honra, o seguinte comentário: os senhores não estão na oposição por não quererem soluções para os problemas, mas porque o povo português achou que os senhores não eram capazes de as encontrar. Não é por não quererem, mas sim por não as terem posto em prática.

Aplausos do PSD.

Sr.^a Deputada, insisto em que a pintura não custa 8 milhões de contos. Falei em pintura e outras beneficiações, nomeadamente a electrificação, a introdução de ar comprimido e a introdução de uma passagem para manutenção. Julgo, embora haja pouca experiência nessa área, que o custo da pintura deverá orçar entre os 5 e os 6 milhões de contos. É preciso fazer a pintura, como se calcula, já que, como eu disse, a Ponte nunca foi repintada desde que foi construída. É necessário, pois, ter isso em conta. Não é um custo a lançar na obra de alargamento, mas sim um custo a lançar na manutenção da ponte.

Respondendo ao Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida, a propósito da questão da nova ponte, eu não disse que iria obrigatoriamente haver uma nova ponte. Há-de haver uma alternativa, uma passagem contínua do Tejo. Não sabemos ainda — é cedo para o dizer — se essa alternativa será uma ponte ou eventualmente um túnel. Não estou em condições de responder a essa questão, mas não é por minha deficiência pessoal, pois julgo que ninguém estará. As pessoas estão a estudar o assunto e ainda estão longe de tirar uma conclusão e fazer uma proposta.

Em todo o caso — e respondo também, em parte, ao Sr. Deputado Eduardo Pereira —, devo dizer que a ideia, de que actualmente a ponte serve de passagem entre o Norte e o Sul não tem fundamento nos números. Segundo os cálculos e as sondagens feitos, apenas cerca de 3 % das passagens na ponte se referem a passagens norte-sul. Actualmente, o tráfego norte-sul faz-se sobretudo pela Ponte de Vila Franca de Xira, por razões óbvias. Não precisando ele de passar pela ponte sobre o Tejo; pura e simplesmente não passa por ela.

Uma voz do PCP: — 3 % é muita coisa!...

O Orador: — É, efectivamente, muita coisa.

Julgo, no entanto, que é prematuro falar nesse assunto, nem estarei em condições de ter uma intervenção activa num debate dessa natureza.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Dá-me licença que o interrompa, Sr. Ministro?

O Orador: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Ministro, permita-me apenas uma pequena correcção: quando fala em norte-sul, eu refiro-me a Lisboa margem norte-margem sul. E neste caso a percentagem não é de 3 %. Ou seja: um está a dar o volume total de tráfego entre o Norte e o Sul do Tejo e o outro está a falar do movimento Lisboa-Almada e Almada-Lisboa.

O Orador: — É verdade, Sr. Deputado. Mas julgo que era essa a acepção do Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida.

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra, para interpelar à Mesa.

O Sr. Presidente: — Faz favor, Sr. Deputado.

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Sr. Presidente, requeiro, nos termos regimentais, a interrupção dos trabalhos por quinze minutos.

O Sr. Presidente: — Assim se fará, por ser regimental. Como, porém, terei de estar presente numa tomada de posse às 17 horas, solicito desde já ao Sr. Vice-Presidente Marques Júnior o favor de assumir a presidência após o intervalo.

Em relação aos dois votos apresentados na Mesa, perguntaria ao PSD se está de acordo em que procedamos de imediato, antes da interrupção, à sua votação.

Tem a palavra o Sr. Deputado António Guterres.

O Sr. António Guterres (PS): — Sr. Presidente, quero, aproveitando esta «boleia», pedir ao meu grupo parlamentar que durante o intervalo se reúna na nossa sala.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado Cardoso Ferreira está em condições de responder à questão que lhe coloquei?

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Sr. Presidente, pensamos que não é possível proceder à referida votação antes do intervalo, na medida em que haverá intervenções, pelo menos da parte da minha bancada, acerca desses votos. Julgamos que seria melhor fazer a votação quando se retomarem os trabalhos.

O Sr. Presidente: — Assim se fará, Sr. Deputado.

Vamos então interromper os nossos trabalhos por quinze minutos.

Está suspensa a sessão.

Eram 16 horas e 30 minutos.

Após o intervalo, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Marques Júnior.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, está reaberta a sessão.

Eram 17 horas e 10 minutos.

Para interpelar a Mesa, tem a palavra o Sr. Deputado Pacheco Pereira.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr. Presidente, é no sentido de saber se os votos que foram apresentados serão discutidos e votados agora ou noutra altura e, se for noutra altura, qual é essa outra altura.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, da indicação inicial do Sr. Presidente, quando confrontado com esta situação antes do início da sessão, aquilo que retive foi que se procederia à votação dos votos apresentados após a conclusão da primeira volta das intervenções, uma por cada grupo parlamentar. Como ainda não está esgotado esse período, não faríamos já a referida votação.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Correia Afonso.

O Sr. Correia Afonso (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: A Ponte 25 de Abril, a problemática da travessia do Rio Tejo, as infra-estruturas regionais envolventes, este é o tema do debate parlamentar que hoje o Partido Socialista nos propõe. Seria uma boa ideia se fosse um debate aberto, sério e leal. Seria uma boa ideia porque os Portugueses têm o direito de saber o que se fez e o que se pensa fazer com a Ponte 25 de Abril. Seria uma boa ideia porque só assim eles podem formar um juízo sobre o tema que hoje o Partido Socialista nos trouxe.

Ninguém ignora que na área metropolitana de Lisboa existem estrangulamentos de trânsito que reduzem a eficiácia dos transportes e criam dificuldades àqueles que se deslocam na área da Grande Lisboa. É uma triste experiência que todos temos passado no dia-a-dia, principalmente nas horas de ponta.

As razões são múltiplas, algumas evidentes, outras não.

Aponto apenas a mais visível e certamente a mais importante: o aumento da população na área metropolitana de Lisboa. De todo o País e do exterior, nomeadamente das antigas colónias, houve um movimento populacional de tal forma acentuado que em pouco mais de 20 anos a população da Grande Lisboa passou de 1 400 000 para cerca de 2 600 000 pessoas.

Estamos na era das explosões. A explosão demográfica não é certamente das menores e fez com que quase tudo escapasse às previsões. Trata-se de um fenômeno que não é só nosso. Ainda recentemente, há uma semana, reuniram em Lisboa num seminário internacional especialistas nacionais e estrangeiros para pensar e debater o trânsito. A opinião geral foi preocupante. Em todas as grandes cidades o trânsito está perto do colapso. É um fenômeno da nossa era, da era moderna.

Felizmente, em Lisboa a situação não é ainda alarmante. Talvez em breve haja mesmo melhorias significativas a respeito de congestionamentos de trânsito. Há quem diga, como Toffler, na *Terceira Vaga*, que com as novas tecnologias em breve nada menos de 35% a 50% dos trabalhadores podem fazer o seu trabalho em casa, sem necessidade de se deslocarem. Será uma utopia? Será uma esperança?

Seja como for, o que se vai passar em Portugal, na Ponte 25 de Abril, está estudado e programado. Como

solução imediata, talvez possível em menos de seis meses, será aberta uma via central, ficando a ponte com cinco vias. É uma situação provisória, de emergência, que permitirá três vias no mesmo sentido nas horas de ponta.

Entretanto, está-se já a caminhar no alargamento do tabuleiro rodoviário para seis vias. O assunto foi estudado; o concurso público foi feito; as propostas foram abertas. Apenas o Governo ainda não decidiu.

A Ponte 25 de Abril vai ter um tabuleiro ferroviário, e a opção parece ir para um comboio regional, mais pesado, e não para o metropolitano, mais leve. A solução ferroviária está já a ser estudada. É uma obra cujo estudo e realização poderá demorar cinco anos. Mas, se demorar cinco meses, como parecem indicar alguns vendedores de ilusões, melhor!

Entretanto, está já em estudo um novo meio de atravessamento do rio Tejo. Será outra ponte? Será um túnel? Foi nomeado, em Janeiro de 1990, um grupo de trabalho, que está a analisar e a estudar as opções possíveis para ser dada uma resposta.

Mas a história não começa hoje. É preciso conhecer o passado, pelo menos o passado recente, para compreender a dinâmica do progresso.

Nos últimos anos, ao lado das auto-estradas, o País está a ser atravessado por vias rápidas, de longo curso ou interurbanas, que rompem o território e aproximam o interior do litoral. Representam um grande esforço financeiro, mas constituem condição básica para o desenvolvimento económico. Mais do que tudo isso, as vias rápidas, as auto-estradas, as pontes e todas as restantes vias de comunicação são apenas uma forma de contribuir para o bem-estar das populações. O Homem tem direito a ser feliz, e a rede rodoviária não é mais do que um instrumento para lhe facilitar essa felicidade.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, foi o PS que tomou a iniciativa de agendar este debate.

Olhamos o passado e encontrámos, sempre que o PS foi governo, um deserto de ideias e de realizações em tudo o que fosse infra-estruturas de transporte.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Não esperava isso de si, Sr. Deputado!

O Orador: — A pergunta que, com seriedade, se deve fazer não é como resolver a problemática do atravessamento do rio Tejo. Essa já está respondida.

A verdadeira interrogação deve ser a seguinte: o que é que o Partido Socialista pretende, qual é o seu objetivo, ao trazer ao Parlamento uma matéria que nunca antes lhe interessou?

Um dos problemas graves que Lisboa atravessa é precisamente o do trânsito. A esse propósito, Jorge Sampaio, líder do Partido Socialista, na sua campanha eleitoral para Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, declarou assumir o compromisso de melhorar e resolver a questão dos transportes públicos.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Muito bem!

O Orador: — Chegado ao termo dos 100 dias na presidência da Câmara Municipal de Lisboa e esgotado o seu estado de graça, este debate aqui, no Parlamento, é a prova resforçada de que Jorge Sampaio se confessa incapaz de resolver o problema dos transportes e do trânsito nesta cidade.

Aplausos do PSD.

A acreditar nos jornais, nestes 100 dias na Câmara de Lisboa, Jorge Sampaio só conseguiu fazer uma coisa: satisfazer a clientela socialista!

Aplausos do PSD.

Ainda segundo os jornais, em menos de três meses empregou na Câmara Municipal de Lisboa centenas de camaradas socialistas, à margem da Ici e à custa dos dinheiros da autarquia.

Aplausos do PSD.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Por que é que não submete esse assunto à consideração da Assembleia Municipal?

O Orador: — Ao mesmo tempo que esbanjava os dinheiros do município, quicixava-se da falta de recursos financeiros para realizar obras.

Isto enquanto recusava tudo o que pudesse contribuir para resolver o problema do trânsito e dos transportes em Lisboa.

Os exemplos são muitos: não se pronunciou sobre a questão da municipalização dos transportes, nomeadamente da Carris e do Metropolitano, posta pelo Governo; não respeitou o prazo ajustado com o BEI para beneficiar de um financiamento destinado a cobrir parte do custo das obras do eixo norte-sul; não orçamentou verbas para avançar com a CRIL e com a CREL, circulares rodoviárias interior e exterior da cidade; etc.

E vem agora, com este debate, dizer à Assembleia que é a Ponte 25 de Abril que cria os problemas de trânsito em Lisboa.

O objectivo do Partido Socialista é evidente: Jorge Sampaio, à frente da Câmara Municipal de Lisboa, é incapaz de resolver os problemas de trânsito da cidade. Mas diz estar inocente. O Governo é que é o culpado.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Muito bem!

O Orador: — É fácil: o Governo passa a ser o alibi para tudo o que Jorge Sampaio não saiba ou não possa fazer, e que é muito. A estratégia do PS ficou perfeitamente clara quando o seu líder, há uns escassos dias, declarou: «Não é mais possível que o poder central se mantenha em divergência com o poder municipal».

Este debate, como eu disse, não é aberto, nem sério, nem leal, porque não se destina a tratar da Ponte 25 de Abril e das infra-estruturas regionais envolventes. O seu tema é outro! Este debate foi apenas o meio regimental escolhido para desculpabilizar a incapacidade do Partido Socialista na Câmara Municipal de Lisboa.

Aplausos do PSD.

A partir de agora, de tudo o que Jorge Sampaio não souber ou não puder fazer em Lisboa o PS dirá que o Governo é o responsável.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados, este debate é um artifício parlamentar. Não é um meio sério de questionar a Ponte 25 de Abril e a problemática do atravessamento do rio Tejo. É a forma encoberta de, por interposta pessoa, Jorge Sampaio procurar a absolvição pelas suas incapacidades à frente da Câmara Municipal de Lisboa.

O Orador: — Após esta experiência, passa a ser possível prever quais os temas que no futuro o PS irá agendar. Serão os temas da sua incapacidade. Será o problema da habitação, o do contencioso financeiro da Câmara Municipal de Lisboa, o da recuperação dos edifícios em ruínas, etc.

O PS, com este debate, recordou-nos a sua verdadeira identidade. Está igual ao que foi sempre.

O Sr. António Guterres (PS): — É verdade!

O Orador: — Continua a não saber resolver os problemas.

O Sr. António Guterres (PS): — É mentira!

O Orador: — Continua a não assumir essa incapacidade. Continua fértil em desculpas.

Presto-lhe justiça. Não digo que o Partido Socialista não tenha ideias, mas, quando o faço, lembro-me sempre da resposta de Hamlet a Polónio: «Palavras! Palavras! Palavras!»

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Inscreveu-se, para pedir esclarecimentos, o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra para exercer o direito de defesa da honra e consideração da minha bancada.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Presidente, o Sr. Deputado Correia Afonso não foi feliz na sua intervenção.

Na verdade, como o Sr. Deputado tinha pouco mais a dizer sobre a Ponte 25 de Abril, preferiu enveredar por um alinhavar de ataques ao meu camarada e Secretário-Geral do PS, Jorge Sampaio, cuja acção na Câmara Municipal de Lisboa, apesar de ter apenas 100 dias, faz grande diferença ...

Risos do PSD.

...daquela que foi desenvolvida pela equipa a que o Sr. Deputado pertenceu e que se arrastou pela Câmara de Lisboa nove anos, a fazer buracos.

Risos do PSD.

Foi a única coisa que, quando saíram, se viu.

Quero, juntando a minha voz à do Sr. Ministro, dizer que, na verdade, a Assembleia Municipal é o lugar ideal para discutir estes problemas.

O Sr. Carlos Brito (PCP): — Muito bem!

Nestes termos, fazer aqui essas observações, na ausência do visado, é falta de tacto e de honestidade política, é algo que esta bancada não pode desculpar-lhe.

Os senhores estão a cometer erros graves. Foram discutir os problemas nacionais e ideológicos durante as eleições autárquicas e tiveram uma tremenda derrota. Vêm hoje aqui discutir problemas autárquicos e vão ter uma tremenda derrota nas eleições legislativas.

O Sr. Joaquim Marques (PSD): — Não ouviu a intervenção da Sr.^a Deputada Edite Estrela, há 15 dias?

O Sr. Presidente: — Para dar explicações, tem a palavra o Sr. Deputado Correia Afonso.

O Sr. Correia Afonso (PSD): — Sr. Deputado Eduardo Pereira, não sei se sou feliz ou não. Sei, porém, que não fico feliz quando tenho de dizer verdades dolorosas como as que acabei de dizer. Não sinto satisfação em constatar essas coisas e muito menos em dizê-las.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Não é um debate da Câmara Municipal de Lisboa!

O Orador: — No entanto, Sr. Deputado, creio que as verdades têm de ser ditas, quer os visados estejam ou não presentes, principalmente num debate como este, feito por procuração.

Na verdade, este é um debate feito por interposta pessoa, no qual o Grupo Parlamentar do PS aceitou o papel de defender os interesses daquele que não está presente.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Está o procurador!

O Orador: — É evidente que se o debate é por procuração o PS pode responder mesmo não estando presente o seu principal.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos ao Sr. Deputado Correia Afonso, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Deputado Correia Afonso, não sei se este debate é por interposta pessoa ou não é. Não vou cair na tentação fácil de criticar uma gerência de 100 dias, muito embora se tenha instituído o hábito de fazer balanços (chamar-lhes-ia antes balancetes) de 100 dias.

Só lamento que o Sr. Deputado Eduardo Pereira tenha usado dois pesos e duas medidas nessa matéria, uma vez que considerou desleal ter-se apreciado a obra do Dr. Jorge Sampaio não estando ele presente e permitiu-se apreciar a obra do engenheiro Krus Abecasis não estando cá ele também.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Mas está o presidente da Assembleia Municipal!

O Orador: — Sr. Deputado Eduardo Pereira, V. Ex.^a foi Ministro da Administração Interna e tem obrigação de saber — e sabe — que o presidente da Assembleia Municipal (e até ia a dizer coitado, mas não é coitado) não tem nada a ver com a gestão da Câmara, preside apenas o parlamento municipal.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — São da mesma equipa!

O Orador: — Poderfamos, então, começar a culpar também o Prof. Vitor Crespo pelas deficiências do Primeiro-Ministro Cavaco Silva!... Não chegámos lá ainda!...

Por outro lado, Sr. Deputado, já temos experiências da gestão socialista do Município de Lisboa e eu diria que nem buracos faz!...

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Prefere os buracos?

O Orador: — Bom, para construir, por exemplo, primeiro têm de ser feitos alguns buracos!...

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Orçamentais!

O Orador: — Sr. Deputado Correia Afonso, é a si que se dirige a pergunta que quero fazer. Não sabendo nós se o debate foi ou não aqui trazido por interposta pessoa, o que posso dizer-lhe é que ele foi muito redutor.

Pese embora a grande importância da questão relacionada com o número de tabuleiros da Ponte sobre o Tejo — da Ponte Salazar e depois Ponte 25 de Abril —, este debate é realmente redutor!

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Salazar?!

O Orador: — Já se chamou assim.

Como dizia, é realmente um debate redutor e não podemos, de forma nenhuma, ignorá-lo.

Quando o Sr. Deputado Correia Afonso disse que as vias de comunicação são apenas uma forma de contribuir para o bem-estar das populações, chegou a ter a esperança de que fosse tentar «dar o salto» neste debate. Mas não! Depois perguntou apenas se o que queríamos saber era o que vai fazer o Partido Socialista.

Eu não quero saber nada disso! O que quero saber é se os Srs. Deputados e o Sr. Deputado Correia Afonso consideram que estas questões do atravessamento do Tejo, das faixas da ponte, das circulares regionais interna e externa, do plano rodoviário aprovado expressamente e das prioridades por resolução do Conselho de Ministros, podem ser entendidas isoladamente do problema magnifico da área metropolitana de Lisboa que é o ordenamento do território na área metropolitana de Lisboa e de outros problemas que iremos aqui focar!

Não é redutora a perspectiva que pretende reduzir os problemas autónomos, independentes, quando eles não são problemas autónomos nem independentes mas sim problemas causadores de outros problemas, que se inserem numa problemática mais vasta?

Sr. Deputado Correia Afonso, o PSD também tem apena, no jeito de bloco central que lhe é muito peculiar, esta visão redutora daquelas que hoje abriram este debate.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Isso acabou!... bloco central, nunca mais!...

O Orador: — Vamos lá a ver se acabou!...

Como dizia, o PSD tem, efectivamente, a mesma visão redutora daquelas que hoje abriram este debate?

O Sr. Presidente: — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado Correia Afonso.

O Sr. Correia Afonso (PSD): — Sr. Deputado Nogueira de Brito, embora tenha referido despesas irregulares, feitas à margem da lei, na Câmara Municipal de

Lisboa, não fiz, propriamente, um balancete de contabilidade e, embora o Sr. Deputado, como deputado nacional, considere que falar em Lisboa é introduzir um aspecto redutor no debate, não creio que isso aconteça.

Julgo ser fundamental, para perceber este debate, tentar averiguar da autoridade do Partido Socialista para o introduzir nesta Câmara. Ora, nós olhamos para o Partido Socialista no seu passado e verificamos, como disse há pouco, um vazio no que respeita a infra-estruturas. Lembro que tivemos mesmo ministros do Partido Socialista que declararam: «Auto-estradas?... Para quê?... Isso é um luxo de que Portugal não precisa!». Isto foi dito, está escrito, foi filmado!

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Em 1920?

O Sr. Silva Marques (PSD): — Não!... Em 1976.

O Orador: — Foi em 1976, concretamente!

Mas, depois disso, muito mais se passou. O que ninguém disse é que essa afirmação estava errada, o que ninguém mostrou é que queria contrariá-la. No Partido Socialista isso não aconteceu.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Posso interrompê-lo, Sr. Deputado?

O Orador: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Deputado Correia Afonso, não acho redutor que se discuta Lisboa!... Que se discuta Lisboa!...

O Sr. Silva Marques (PSD): — Também podemos discutir Leiria!

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Quando V. Ex. quiser!... Por este caminho, qualquer dia, quando estivermos a discutir Lisboa já estamos a discutir Leiria.

Sr. Deputado Correia Afonso, quanto ao tal ministro do Partido Socialista, que conheço muito bem, pois foi meu colega de curso, essa questão está perdoada!... Esse ministro é considerado por VV. Ex.º como pessoa capaz — e é verdade — para presidir à Caixa Geral de Depósitos!... Não se esqueça disso!

Risos gerais.

O Orador: — Sr. Deputado Nogueira de Brito, não estou aqui a discutir lugares, estou a discutir afirmações. Não estou a pôr em causa pessoas nem quero mencionar os seus nomes para que, mais uma vez, não digam que estou a falar na ausência das pessoas. Só falei na ausência de uma por se tratar de um debate por procuraçāo, como referi.

O Sr. Deputado não disse mais nada a que deva responder, mas quero ainda acrescentar que aquilo que se passou nesta Assembleia foi uma espécie de *puzzle*, onde as peças introduzidas mostraram perfeitamente que a estratégia do debate foi redutora, se assim considerar o problema da Câmara Municipal de Lisboa.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, têm a palavra o Sr. Deputado Hermínio Martinho.

O Sr. Hermínio Martinho (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Ao trazer a

esta Câmara a problemática do atravessamento da Ponte 25 de Abril, na ligação entre as duas margens do Tejo e das infra-estruturas envolventes, o Partido Socialista reconheceu a importância da área metropolitana de Lisboa como região vital para Portugal.

Para a área metropolitana da capital tudo conflui: as pessoas, as empresas e as instituições, nomeadamente as de carácter político, como os órgãos de soberania.

Para o bem e para o mal, quer queiramos ou não, a região da foz do Tejo é o coração histórico, político, económico, social e até cultural, qual cabeça macrocéfala e hegemónica, dc onde e para onde tudo, ou quase tudo, parte ou dirige.

A sua localização geográfica — e também o facto de ser banhada pelo maior rio português e ibérico — foi decisiva para a afirmação do seu poder e preponderância na evolução da nossa história.

A prova mais cabal desta realidade é, precisamente, o facto de dela partirem e para ela confluírem as principais vias de comunicação e de nela existirem as mais importantes infra-estruturas de transportes do País: os terminais rodoviários, ferroviários, aeroportos e portos.

A região de Lisboa, por todas estas razões, têm constituido, alternadamente, um pólo e um entrave ao desenvolvimento do País.

Infelizmente, se hoje e aqui nos encontramos a debater esta temática é porque, mais uma vez, aqueles que nos governaram e governam, sucessivamente, por pressões externas, por receio ou pela simples incapacidade para tomar decisões, têm feito como a avestruz, recusando-se a ouvir os sinais de alarme vindos do país real.

As vias de comunicação e a rede de transportes da região da Grande Lisboa são bem o mais triste exemplo da incúria do poder instituído e da sua indefinição quanto a um modelo de sociedade e de progresso económico.

O acelerado crescimento populacional e económico dos últimos 20 anos, não tendo sido acompanhado pela criação ou melhorias necessárias nas infra-estruturas, criou desequilíbrios e condicionantes gravíssimos ao desenvolvimento do País e em particular da região de Lisboa, com inegáveis reflexos negativos nos níveis de bem-estar e de qualidade de vida das populações.

A incontrolada terciarização, a par da criação de autênticas cidades dormitórios nos concelhos limítrofes, determinam diariamente o fluxo e o refluxo de centenas de milhares de cidadãos, cujas energias e capacidades são incessantemente postas à prova e limitadas pelas deficiências e insuficiências nas vias de acesso a Lisboa e nos transportes interurbanos, e tudo isto com outra agravante: o facto de, por Lisboa, passarem também os principais eixos de passagem e ligação ao Norte, Centro e Sul do País, o que implica um ainda maior fluxo de tráfego, nomeadamente de pesados com as respectivas mercadorias.

Sem a resolução deste problema, sem o quebrar deste círculo vicioso, sem tomar decisões e assumir opções, o progresso é uma simples quimera.

Por isso, o PRD propôs, na campanha eleitoral para a Câmara Municipal de Lisboa, a concepção urgente e a implementação, num horizonte temporal de 10 a 20 anos, de um plano integrado de transportes para a região de Lisboa no qual participem activamente, através de um órgão coordenador, o poder central, as autarquias e as empresas e instituições com responsabilidades na área de transportes e vias de comunicação, nomeadamente, a Carris, a Rodoviária, o Metropolitano, a ANA, a TAP, a

CP, a Transtejo, a Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, o Gabinete da Ponte 25 de Abril e a Junta Autónoma das Estradas.

É preciso pôr termo aos programas sectoriais e sem coordenação global.

Em qualquer caso, um pressuposto tem de ser afirmado e nada será resolvido enquanto se persistir em não se distinguir, na teoria e na prática, as vias de comunicação e os transportes nacionais na região de Lisboa e na cidade de Lisboa, que aparece, de resto, como *pivot* de toda esta problemática e, com ela, a Ponte 25 de Abril que, incompreensivelmente, reúne, hoje — e mal — e se pretende vir a reunir, ainda mais, todas estas três funções.

Foi, pois, bem escolhida a referência da Ponte 25 de Abril para equacionar todas estas variáveis.

O importante é agora definir o seu papel actual e futuro, as prioridades de afectação e fazer opções quanto ao possível alargamento da ponte como via rodoviária ou à sua utilização como via ferroviária.

Assim e quanto à ligação norte-sul, o PRD considera que a concretização do projecto da via rápida que liga a Auto-Estrada do Norte à Ponte 25 de Abril através do centro de Lisboa, não sendo a solução ideal nem a única possível, tem um carácter prioritário, tendo em vista a fase avançada de concepção e a possibilidade de execução no mais breve espaço de tempo possível. Deve, no entanto, ser complementada, de imediato, com a criação de uma variante que ligue Vila Franca de Xira ao nó rodoviário de Setúbal, passando por Rio Frio — aliás, uma das hipóteses possíveis quanto à localização do futuro aeroporto internacional — e de uma nova ponte em Santarém, que prolongue a Auto-Estrada do Norte para o Centro e Sul do País, cobrindo toda aquela zona e permitindo, assim, as condições e os meios de desenvolvimento equilibrado, há muito esperado e merecido pelas populações da área centro-sul.

No entanto, a solução do problema das ligações rodoviárias e ferroviárias ao Norte e Sul do País e até à Europa não deverá sobrecarregar ainda mais o centro da cidade de Lisboa, exigindo, em nossa opinião, a construção de uma nova ponte ou de um túnel que ligue a parte oriental da cidade (Beato, Marvila e Cabo Ruivo) ao Montijo, com capacidade para todo o tipo de transporte pesado de mercadorias e comboios de alta velocidade. Os estudos já realizados permitem concluir pelas possibilidades técnicas de tal empreendimento; agora e uma vez mais, tudo fica dependente da vontade e da capacidade de decisão política.

Quanto à região de Lisboa, o objectivo consiste em dotá-la de infra-estruturas que permitam assegurar, em condições mínimas, o fluxo diário, normal e regular de pessoas e mercadorias na região mais dinâmica do País. Como? Em nossa opinião, pela concretização urgente dos projectos da CRIL (Projecto Circular Regional Interior de Lisboa) e da CREL (Projecto Circular Regional Exterior de Lisboa), que permitirão aliviar a cidade de Lisboa e distribuir racionalmente o tráfego do Norte e Centro. E pela construção das auto-estradas de Lisboa-Cascais e Lisboa-Sintra e, igualmente, as suas ligações à CRIL e à CREL e, também, pelo aumento e melhoria dos eixos ferroviários e da capacidade das linhas, já existentes e a criar, em particular na Ponte 25 de Abril.

Já o afirmámos na campanha de Lisboa: a grande aposta tem de ser no transporte de massas, seja através do comboio suburbano, seja através dos eléctricos rápidos, seja através do Metropolitano, cujo desenvolvimento

e expansão no interior e para os subúrbios da cidade, nomeadamente Odivelas, é essencial. Estranhemos, aliás, que os actuais estudos e planos não contemplem o desenvolvimento do Metropolitano dentro da própria cidade, nomeadamente a construção de nova via que ligue a parte oriental e norte (Beato, Marvila, Olivais) directamente ao centro e a Campolide/Alcântara, melhorando assim o fluxo interno dentro da própria cidade.

A actual rede do Metropolitano não pode exclusivamente expandir-se para fora e para os acessos à cidade, sob pena de sobrecarregar a via já exausta e de ser incapaz de distribuir esse fluxo para as diversas zonas da cidade. Está correcta a opção de expansão até ao Cais do Sodré e ao terminal marítimo da Transtejo no Terreiro do Paço e ao Campo Grande, como grandes interfaces que são e sempre serão. Não podemos é continuar a fazer confluir todo este tráfego, incluindo o da própria cidade, ao Rossio, à Rotunda e ao Campo Grande.

Nada ficará, finalmente, completo se não forem melhoradas as actuais estruturas de recepção ao tráfego rodoviário, (parques de estacionamento) ferroviário, marítimo e aéreo, nomeadamente com o desmantelamento de obstáculos já inexplicáveis, como, por exemplo, o da portagem na Ponte 25 de Abril e com a criação de modernas interfaces.

Hoje, quando as condições favoráveis têm permitido um processo acelerado de desenvolvimento do País, não pode haver lugar a mais adiamentos, sob pena de se comprometer o futuro de Portugal, que o mesmo é dizer comprometer a qualidade de vida e o bem-estar a que os Portugueses têm direito.

Applausos do PRD e do deputado André Martins (Os Verdes).

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente: — Para que escuto, Sr. Deputado?

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, é para saber qual a ordem por que estão inscritos os oradores e o motivo da mesma.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, a razão prende-se com a ordem pela qual os oradores foram inscritos.

Assim, a ordem das inscrições entradas na Mesa é a seguinte: acabou de intervir o Sr. Deputado Hermínio Martinho, seguir-se-á o Sr. Deputado André Martins e, depois, o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, mas o meu colega, deputado João Matos, já está inscrito há bastante tempo.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, haverá, ainda, uma segunda volta de oradores, cuja ordem é de acordo com as inscrições entradas na Mesa e que são os seguintes: Srs. Deputados Rosado Correia, José Manuel Maia, Carlos Lilaia e João Matos.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Porquê essa ordem, Sr. Presidente? É que se vai haver uma segunda volta, em princípio, esta deveria ter a mesma sequência que a primeira, uma vez accite como boa aquela.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, a sequência dos deputados a intervirem obedece à ordem de entrada na Mesa das respectivas inscrições.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, essa ordem de entrada tem registadas as horas, os minutos e tudo? É que o meu colega diz-me que está inscrito para uma intervenção, há muito tempo.

Não quero pôr em causa que outros deputados se tenham inscrito primeiro do que ele, mas se, na primeira volta, foi seguida uma dada sequência, surpreende-me que, na segunda, aquela não seja mantida, a menos que, de facto, se verifique um tal rigor que implicaria o registo, minuto a minuto, da entrada das inscrições na Mesa.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Silva Marques, a informação que tenho é a de que a sequência dos oradores que anunciei corresponde, de facto, à ordem por que deram entrada na Mesa as respectivas inscrições.

No entanto, há aqui um pequeno pormenor: não era o Sr. Deputado Correia Afonso quem estava inscrito para uma intervenção na primeira volta mas sim o Sr. Deputado João Matos e a substituição deu-se a pedido da bancada do PSD. Portanto, quanto à segunda volta, a ordem normal das inscrições é a que acabei de anunciar.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, ambos os meus colegas estavam inscritos para intervirem, só que foi feita uma permuta. Mas isso em nada altera a questão de fundo.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, a informação que a Mesa possui é a de que, na verdade, tinha dado entrada a inscrição de um Sr. Deputado do PSD para uma intervenção na primeira volta. Só que, quanto à segunda volta, quando deu entrada na Mesa uma outra inscrição de um Sr. Deputado do PSD, já havia outros oradores anteriormente inscritos, pelo que a ordem das intervenções é a que acabei de anunciar-lhe.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, penso que não precisamos de «dar encontro» uns aos outros para todos intervirem na sua altura própria. Isto é, o PSD não precisa de «estar aos encontros» a ninguém...

Assim, aceitamos a decisão da Mesa. Contudo, este incidente quase me faria pedir-lhe que, de futuro, a Mesa anotasse, minuto a minuto, a hora de entrada das inscrições.

De qualquer modo repito que não há necessidade de andarmos aos «encontros». Cada qual tem as legitimidades. Pela nossa parte, não insistimos nesta questão, pelo que o meu colega João Matos fará a sua intervenção depois de todos os outros deputados.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado Silva Marques, apenas posso reiterar-lhe a informação que já lhe dei e que é confirmada pelos Srs. Secretários da Mesa, os quais registaram devidamente as inscrições pela ordem em que deram entrada.

Entretanto, apesar de esta questão nunca ter surgido anteriormente, a Mesa não vê qualquer inconveniente — antes pelo contrário — em passar a registar as inscrições dos Srs. Deputados com a data e a hora de entrada.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Muito bem, Sr. Presidente, é uma óptima medida!

O Sr. Presidente: — Então, creio que este problema está devidamente esclarecido.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado André Martins.

O Sr. André Martins (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.º e Srs. Deputados: Ao fazermos, hoje e aqui, na Assembleia da República, um debate sobre a Ponte 25 de Abril e a problemática do atravessamento do rio Tejo e das infra-estruturas regionais envolventes, estamos a assumir a responsabilidade de considerar esta questão como um problema de interesse nacional que requer prioridade no encontrar das melhores soluções para a sua resolução.

No entanto, para encontrar as soluções mais adequadas à resolução dos problemas anunciados no agendamento deste debate é necessário enquadrá-los numa problemática mais vasta.

Isto é, a questão do atravessamento do rio Tejo tem de ser considerada como um dos múltiplos problemas a resolver na área metropolitana em Lisboa. Não só como uma questão de transportes, circulação e acessibilidades mas também, e sobretudo, como um problema que é necessário e urgente resolver numa perspectiva de desenvolvimento integrado, capaz de garantir melhores condições e qualidade de vida nesta vasta região de Lisboa que, pela sua importância estratégica, económica e social, qualquer solução não pode ser desligada do interesse nacional e do desenvolvimento do País.

De facto, Sr.º e Srs. Deputados, a região identificada pela área metropolitana de Lisboa, representando menos de 3 % da superfície total do continente, em 1981, registava uma concentração populacional de cerca de 26 % em relação ao continente. O número de alojamentos, em 1986, era cerca de 25 % do total nacional, o produto interno bruto aqui gerado representa cerca de 38 % do total, no continente. É aqui que se localizam os dois principais portos comerciais do País, bem como o principal aeroporto, que, como se sabe, necessita de nova localização. A área metropolitana de Lisboa representa, ainda, o maior centro urbano industrial e de serviços do País, ao envolver, de acordo com o censo de 1981, de entre 77, 32 dos centros urbanos com população superior a 10 000 habitantes.

Por todos estes factos, é necessário que as soluções a encontrar na Área Metropolitana de Lisboa, designadamente para o atravessamento do rio Tejo, sejam, também, as melhores soluções para o futuro e o desenvolvimento do nosso país. Já que todo o processo de concentração e crescimento desta região se fez ao longo de décadas à custa do despovoamento, da depressão e do isolamento a que foram voltadas as restantes regiões do território nacional.

Ao mesmo tempo, a falta de uma política nacional, que articulasse os interesses e as potencialidades regionais, fez de Lisboa uma região altamente desordenada e congestionada onde já é difícil viver, dado os elevados níveis de poluição, as horas que se perdem para poder ir trabalhar ou estudar, quando os transportes circulam a uma velocidade média de 3 km/h, a falta de habitação, a urbanização desordenada, que tem provocado uma ocupação indiscriminada de espaços verdes, provocando uma desertificação progressiva.

Apesar de estas questões não serem novas, já que, por várias vezes, têm sido objecto de análise e debate, como foi o caso do seminário realizado em Fevereiro de 1989, por iniciativa da Coligação Democrática Unitária, em que se caracterizou a área metropolitana de Lisboa e se apresentaram caminhos para o seu desenvolvimento equilibrado na década de 90, o Governo do PSD continua alheio a esta realidade. A sua política centralista, as opções de

crescimento acelerado que persilha e impõe, estão a conduzir esta importante região do País a autênticos becos sem saída.

Exemplos do que acabamos de afirmar são a obstrução sistemática à regionalização e à descentralização de meios e competências para níveis intermédios da Administração, a fim de promover o ordenamento do território e o desenvolvimento das regiões a constituir e do País, de uma forma aberta e participada pelas populações.

Exemplo, ainda, é a insistência em adoptar políticas e promover investimentos sem qualquer planeamento e ordenamento do território, como é o caso da Operação Integrada da Península de Setúbal, que tem como objectivo único promover o crescimento económico acelerado, ignorando os limites físicos e biológicos da península, sem ter em conta o seu impacte negativo, designadamente em duas áreas de elevado potencial económico e riqueza natural, como são os estuários do Tejo e do Sado.

É a própria forma como tem conduzido o processo de relançamento do aproveitamento da Ponte 25 de Abril, insistindo em soluções que, além de agravarem o congestionamento e a poluição provocados pelo trânsito automóvel na própria cidade de Lisboa, são consideradas ineficazes para os objectivos que se pretendem atingir por técnicos de reconhecido prestígio internacional.

Em nosso entender, o alargamento do tabuleiro da Ponte 25 de Abril não corresponde às necessidades primeiras da região e ao papel que esta poderá vir a desempenhar em termos nacionais, incluindo a sua ligação rodoviária e ferroviária internacional. Antes consideramos como prioridade o atravessamento da ponte por meios de transportes sobre carris.

É necessário perspectivar e construir uma nova ponte sobre o Tejo que viabilize uma melhor e mais adequada circulação de mercadorias numa zona que promova o descongestionamento já existente na região de Lisboa, nomeadamente nas zonas envolventes e na Ponte 25 de Abril.

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Muito bem!

O Orador: — No mesmo sentido, é necessário dar prioridade à construção das circulares, interior e exterior, a Lisboa por forma a garantir o escoamento e a circulação adequada de pessoas e bens na região.

É necessário encontrar, com urgência, a localização alternativa do novo aeroporto internacional.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Sr.^{as} e Srs. Deputados: A resolução dos problemas actuais da área metropolitana de Lisboa e o desenvolvimento dessa vasta e importante região do nosso país e até da Comunidade Europeia passam, necessariamente, pela elaboração de um plano regional de desenvolvimento integrado que harmonize o ordenamento do território com os interesses sociais, económicos, culturais e ambientais de quem aqui vive e trabalha.

Nesta perspectiva, quais são as propostas e soluções do Governo do PSD? O que é que este Governo tem feito para que os problemas existentes sejam resolvidos?

Nós afirmamos: nada!

E acrescentamos: algumas das suas propostas, pela forma como são impostas e por serem avulsas, vão mesmo no sentido de condicionar o desejável e necessário desenvolvimento harmonioso.

Para terminar, queremos aqui deixar bem claro qual é a nossa proposta para o tempo imediato.

Exigimos que o anunciado plano de ordenamento da região de Lisboa, podendo e devendo ser acompanhado pelo Governo, venha a ser aprovado por uma entidade eleita na área metropolitana de Lisboa que possibilite a coordenação dos interesses municipais e da Administração central bem como dos diferentes agentes económicos, públicos e privados, que aqui actuam.

Propõe-se, assim, e de acordo com a Constituição da República, que seja instituída uma autarquia metropolitana dotada de competências e meios, que possa, até à instituição das regiões administrativas, assegurar a coordenação de interesses e encontrar as soluções mais adequadas à resolução dos muitos problemas que, hoje, aqui, equacionámos.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para intercalar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, desejo apresentar as minhas desculpas sobre a questão que levantei há pouco, pois, de facto, não tinha razão. Na realidade, só tínhamos um colega inscrito.

Aplausos gerais.

O Sr. Presidente: — A Mesa agradece a sua tomada de posição.

Para formular pedidos de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Costa.

O Sr. Mendes Costa (PSD): — Sr. Deputado André Martins, ouvi com muita atenção a sua intervenção e devo dizer-lhe que partilho das suas preocupações em relação ao ordenamento do território na área metropolitana de Lisboa, no qual se inserem nove concelhos da península de Setúbal, mas também lhe devo dizer que anda um pouco distraído e, certamente, não tem em atenção o que se passa com o ordenamento do território nesta zona.

Devo lembrar-lhe que, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 21/89, de 15 de Maio, o Governo ordenou à Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo que se procedesse aos estudos do plano regional do território para a área metropolitana de Lisboa. Esse estudo foi posto a concurso, tendo sido consultados seis gabinetes, dos quais já foram seleccionados três, em que intervieram os Municípios de Lisboa e de Setúbal e, muito brevemente, vai ser seleccionado o gabinete que irá elaborar este plano.

Portanto, as suas preocupações já foram atendidas pelo Governo e estão a ser postas em prática.

Gostaria que o Sr. Deputado comentasse esta minha intervenção no sentido de ser focada esta resolução do Conselho de Ministros.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder à questão, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado André Martins.

O Sr. André Martins (Os Verdes): — Obrigado, Sr. Deputado Mendes Costa, pela oportunidade que me dá de avançar mais algumas ideias importantes, no meu

ponto de vista, em relação a esta questão do ordenamento do território e da participação das populações na defesa dos seus interesses. Esta é a grande questão que se põe, Sr. Deputado.

Como sabe, a questão que o PSD tem emperrado, ao longo destes anos, é a da criação das regiões administrativas neste país e a da atribuição das competências e dos meios próprios para poderem intervir, a nível regional, no sentido de desenvolver as regiões e o País e, também, de processar um desenvolvimento harmonioso nessas regiões, compatibilizado com o todo nacional.

O que se passa, Sr. Deputado, é que o Governo, de facto, deliberou atribuir a uma CCR, um departamento da administração central, a elaboração de um plano regional. Ora, entendemos que esta não é uma competência da administração central mas, sim, de um poder que está reconhecido na Constituição da República e que o PSD tem arrastado, com todos os prejuízos que isso tem para o País.

Esta é a grande questão, Sr. Deputado. Mais, a decisão desse plano de ordenamento tem de passar, necessariamente, em nosso entender, pela aprovação das populações ou dos seus legítimos representantes e não é através de processos, como o da Operação Integrada da Península de Setúbal, em que o Governo cozinhou aquilo que muito bem entendeu e, depois, à última da hora, pediu às autarquias para apresentarem projectos. Foi assim que se desenvolveu todo este processo.

O que se verifica, Sr. Deputado, é que se vão investir cerca de 100 milhões de contos numa área como a península de Setúbal, sem sequer se ter em conta quais são os seus limites físicos, qual a contribuição que poderão ter para o desenvolvimento desta área, que, como já foi dito, é, de facto, um problema nacional, e ainda os recursos naturais e as potencialidades económicas que a envolvem, como é o estuário do Tejo e do Sado.

Portanto, não é o facto de o Governo atribuir a responsabilidade a um dos seus departamentos, neste caso, desconcentrados, que está em questão.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Retomo a questão que já coloquei a propósito de um pedido de esclarecimento formulado ao Sr. Deputado Correia Afonso, que é a da natureza redutora do tema adoptado para este debate.

Estamos todos a cair no risco de criar na população e no País a ilusão de que o enfoque parcial das questões urbanísticas, em sentido lato, que se põem na área metropolitana de Lisboa, pode ser resolvido com soluções parcelares, designadamente com estas soluções respeitantes ao atravessamento do rio Tejo.

Como já disse também, isto não significa, de modo nenhum, que não se revista da maior importância a questão dos transportes e das infra-estruturas que os servem e que são, realmente, infra-estruturas completamente condicionantes das soluções urbanísticas a delinear para a área metropolitana de Lisboa.

Mas é bom que não nos fiquemos por esta perspectiva e é bom que, sobretudo na Assembleia da República, adoptemos uma perspectiva mais ampla e mais vasta, isto é, que coloquemos aqui, frontalmente, que façamos o inventário, melhor dizendo, das questões verdadeiramente

graves que se põem no âmbito da área metropolitana de Lisboa e da área metropolitana do Porto e que tentemos, também, fazer o inventário daquelas que possam ser as suas soluções para estas questões graves.

Estamos confinados ao problema dos transportes e a um sector particular desse problema. Estamos reduzidos, realmente, a discutir a questão, que é importante, repito, mas que é apenas um pormenor, que é a questão das faixas de atravessamento do rio Tejo na Ponte 25 de Abril.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Não leu? ...

O Orador: — Sr. Deputado, é este o título... Li uma intervenção que foi feita ao abrir o debate e estas são, fundamentalmente, as questões que foram colocadas.

Ora, todos nós temos a consciência de que as questões graves que se põem na Área Metropolitana envolvem uma prioridade de respostas, prioridade essa que implica, em primeiro lugar, o ataque ao problema da concretização de um programa de regionalização do País.

A macrocefalia de Lisboa, que hoje foi aqui ilustrada por vários dos intervenientes no debate, com índices de diversa natureza, é um facto que todos conhecemos e é o facto mais grave que se põe a esta área metropolitana.

É preciso não nos ficarmos pelas tímidas iniciativas de desconcentração de competências protagonizadas pelas comissões de coordenação regional e irmos mais à frente, ultrapassarmos o impasse em que hoje estamos e caminharmos no sentido da estruturação definitiva das regiões, como processo de atribuição de competências às populações para, elas próprias, decidirem as questões mais importantes que se lhes põem no seu viver diário. Pois só assim, realmente, é que conseguiremos ultrapassar a situação actual e conseguiremos um desenvolvimento harmonioso do País.

Os problemas da região de Lisboa encontram a sua solução no desenvolvimento harmonioso de todo o País.

Em segundo lugar, é preciso, em paralelo com as iniciativas destinadas a concretizar um programa real de regionalização, avançar com a abordagem da questão do ordenamento do território e do planeamento coordenado de infra-estruturas nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Não podemos ficar aqui com soluções parciais, com respeito por certos fantasma, temos de avançar para além de uma ideia feita de que o respeito pelas autonomias municipais nos impede de avançar neste domínio.

Enquanto não avançarmos decididamente neste domínio e nos ficarmos apenas com órgãos com competências parciais, como é o órgão coordenador para a área dos transportes, não conseguiremos resolver este problema efectivamente.

As iniciativas de planeamento e intervenção na área metropolitana são muito antigas, como sabemos, pois a primeira iniciativa data de 1959 e concluiu-se em 1964. Houve uma iniciativa de revisão em 1972, iniciativa essa que estava em marcha quando aconteceu o 25 de Abril de 1974 e, sobre o pretexto do respeito pelas autonomias municipais, tudo parou, nessa altura, não se tendo avançado iniciativas capazes de desbloquear essa paralisação que, como todos sabemos, é fatal ao desenvolvimento harmonioso da área metropolitana.

Sabemos, inclusivamente, que certas soluções dadas a problemas de transportes, como o problema do atravessamento do rio Tejo, têm, por vezes, efeitos funestos e contraditórios ao que pretendímos. Foi o que aconteceu,

designadamente, com a construção da ponte sobre o Tejo, que provocou um desenvolvimento desequilibrado e contrário ao que se pretendia, conforme o veio a demonstrar o censo de 1981 das povoações situadas a sul do Tejo.

A terceira questão que é necessário abordar nesta perspectiva, e sem a solução da qual as outras duas não poderão caminhar com eficácia, é a questão fundamental, a resolver, do regime de utilização do solo e da capacidade de alteração das utilizações do solo conferida aos seus proprietários em conexão com a matéria do planeamento urbanístico.

As soluções que temos encontrado para este problema, ao longo do tempo, que residem ainda e apenas num regime de expropriação sistemática, não são soluções aceitáveis, hoje em dia. É necessário termos a funcionar a nossa imaginação para encontrar outras soluções e talvez não seja, fundamentalmente, uma questão da nossa imaginação, mas sim uma questão de adaptarmos às nossas próprias características soluções que já foram encontradas noutros contextos em muitos outros países.

Trata-se de encontrarmos soluções compensatórias para o uso do solo e uma solução jurídica, num quadro jurídico para este problema, que evite, definitivamente, a especulação movida em torno do uso do solo, que é, realmente, um travão permanente à concretização de qualquer iniciativa do planeamento urbanístico.

Era e é neste contexto que entendo que deve ser abordada a questão concreta que, hoje, foi trazida aqui pelo Partido Socialista.

Aliás, entendo mesmo que não faz sentido abordar esta questão a não ser neste contexto, que é, além do mais, construído e feito de vários problemas que continuam, hoje em dia, a não ter solução, a qual se assegura fundamental.

Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, suponho que estará certo disto: tudo o que irá tentar em matéria de concretização das soluções para este problema, das próprias vias de cintura, das próprias autoestradas, acabará por se traduzir em soluções incompletas se não puder ser acompanhado de soluções correctas no domínio do ordenamento do território.

Enquanto não abordar esse problema nesta perspectiva ampla, V. Ex.^a sabe que estará a trabalhar de uma forma parcelar e a tapar alguns buracos — realidade a que se fez hoje aqui referência — para fazer nascer imediatamente outros.

É neste sentido que suponho ter sido útil trazer aqui este problema, embora fosse mais útil fazê-lo num contexto mais global.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Pereira.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Deputado Nogueira de Brito, dado o interesse com que o ouvi e a forma como apreciei a sua intervenção, vou gastar um minuto do tempo da minha bancada para dizer-lhe que estou completamente de acordo com o conceito de perspectiva mais ampla para este debate introduzido por V. Ex.^a Por conseguinte, concordo plenamente em que deveríamos fazer aqui um largo debate sobre política de regionalização, de ordenamento do território, de desenvolvimento harmonioso, etc.

Simplesmente, Sr. Deputado, tínhamos de fazer coincidir duas ocasiões: a de 23 de Março, em que o anterior Ministro das Obras Públicas, estando aqui, ainda se

orientava para uma solução que seria catastrófica nesta área, e o facto de termos realizado em Setúbal as nossas Jornadas Parlamentares, onde esta matéria foi abordada, o que nos levou a agendar aquilo que V. Ex.^a chamou uma questão redutora da questão mais ampla que poderia ser discutida.

No entanto, não se esqueça de que para nós o acesso entre margens se encontra já, neste momento, saturado e, o que é pior, estará à beira de um colapso se não forem tomadas as medidas adequadas.

Portanto, não entenda isto como uma visão da discussão do problema, mas como uma medida rápida a ser tomada. Aliás, estou de acordo consigo: vamos voltar às grandes questões!

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Presidente, não se trata propriamente de uma resposta, uma vez que não há uma pergunta. Com efeito, o que há é uma justificação por parte do Sr. Deputado Eduardo Pereira e da bancada do PS, a qual, aliás, accito perfeitamente.

De qualquer modo, também entendo que o que se deveria discutir seriam estes problemas, mas no contexto dos problemas da regionalização, etc., de contrário, correremos o risco de ter uma perspectiva errada e de chegar a questões e abordagens que são ridículas. Por exemplo, certas soluções gizadas para o problema do atravessamento e da transformação da ponte sobre o Tejo poderiam ter como consequência que estivéssemos dois anos a estudar para encontrar uma solução que só o seria durante dois anos!

Isso é que é realmente grave! Se não cortarmos o mal pela raiz — não é deitar a ponte abaixo, mas conseguir um desenvolvimento urbano ordenado para a região —, não haverá atravessamentos por comboio ou atravessamentos rodoviários que o possam erradicar.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, antes de prosseguirmos o debate relativamente a esta matéria e de acordo com o que foi inicialmente combinado com os vários grupos parlamentares, deram entrada na Mesa e iriam ser agora votados quatro votos — inicialmente existiam apenas dois, mas creio que quanto aos outros dois existe igualmente consenso —, versando dois, apresentados pelo PSD e pelo PS, sobre o recente encontro entre delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA; um outro, apresentado pelo PS, sobre o 1.º de Maio; e um outro, subscrito por vários Srs. Deputados de vários grupos parlamentares, relativamente às II Jornadas sobre Timor Leste.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra para me pronunciar sobre os votos.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, a informação de que dispõe a Mesa vai no sentido de que quanto a estes votos, e uma vez que já foram distribuídos, haveria apenas votações, não admitindo os mesmos quaisquer intervenções.

No entanto, se se verificar consenso entre os grupos parlamentares, a Mesa poderá, relativamente a esta questão, encontrar uma outra forma de procedimento...

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Peço a palavra para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Sr. Presidente, uma vez que há um consenso no sentido de não haver debate acerca destes votos, sugeria que, pelos respectivos subscritores ou pela Mesa, fosse efectuada a leitura dos mesmos, passando-se depois à votação.

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Sr. Presidente, peço também a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente: — Faça favor, Sr. Deputado.

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Sr. Presidente, há pouco, quando solicitei a interrupção dos trabalhos e tivemos oportunidade de abordar a questão dos votos, referi que o meu partido iria fazer uma breve intervenção acerca desta matéria, o que aconteceria seguramente por parte das outras bancadas. Assim, como na altura ninguém se manifestou contra, demos como adquirido que todas as bancadas se pronunciariam sobre os votos. Aliás, dada a importância do facto, de outra maneira não seria, naturalmente, de entender...

O Sr. António Guterres (PS): — Peço a palavra igualmente para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente: — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. António Guterres (PS): — Sr. Presidente, naturalmente que, sendo este o nosso agendamento, demos a nossa aquiescência a que os votos fossem votados na convicção de que se trataria de uma simples votação. Porém, caso se pretenda proceder à apresentação dos votos, então, do nosso ponto de vista, deverá tal apresentação decorrer no fim da ordem de trabalhos.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Orador: — Por outro lado, e como é natural, não nos opomos a uma interrupção breve para votação pura e simples dos votos, com declarações de voto por escrito, nos termos regimentais.

O Sr. Presidente: — Pelos gestos de aquiescência expressos pelas diversas bancadas, creio poder deduzir que a opção mais adequada será a de continuarmos os nossos trabalhos fazendo a apresentação dos votos no momento em que os mesmos forem colocados à votação.

Assim sendo e continuando agora os nossos trabalhos, dou a palavra, para uma intervenção, ao Sr. Deputado Rosado Correia.

O Sr. Rosado Correia (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Gostaria de, em primeiro lugar, felicitar o novo membro do Governo, a quem, apesar de se encontrar ausente, deixo aqui o meu testemunho de amizade pessoal e o desejo de que tenha um bom desempenho do cargo, a começar pela decisão que terá de tomar sobre esta matéria e que desejo seja a oportunidade.

No passado dia 5 de Abril decorreu no Fórum Picoas um colóquio sobre a Ponte 25 de Abril, a que assistiram

para cima de 1000 pessoas e em que teve naturalmente realce a intervenção do Prof. Edgar Cardoso.

Mais uma vez o insigne «arquitecto de catedrais de betão» reafirmou, intransigentemente, o erro em que este Governo lava ao pretender alargar o tabuleiro rodoviário da ponte, ao invés de concluir as necessárias obras para a ligação ferroviária das margens sul e norte do Tejo.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Tive o privilégio de ser o moderador do colóquio a que antes me referi e, uma vez que partilho intencionalmente das opiniões do Prof. Edgar Cardoso, venho hoje apresentar-vos um breve historial do atravessamento ferroviário da Ponte 25 de Abril e demonstrar que esta questão não é tão redutora como alguns colegas aqui consideraram.

Do concurso para a concepção e construção da ponte, lançado no início dos anos 60, constava que o projecto teria de satisfazer uma solução que previsse ponte rodoviária e ponte mista, futuramente adaptável a ferrovia.

Foi o que efectivamente sucedeu. Na verdade, a ponte foi projectada para quatro faixas de rodovia com separador central e construiu-se um túnel com cerca de 650 metros, que liga a ponte ao Pragal, para futuro atravessamento ferroviário, ficando a estrutura já preparada para receber o respectivo tabuleiro inferior ferroviário.

O papel a desempenhar pela ponte deve ser o de uma linha predominantemente suburbana regional vocacionada para o tráfego de passageiros, podendo, contudo, mediante exploração adequada, garantir importantes funções de longo curso e algum transporte de mercadorias.

Mas vejamos como é que aquilo que no projecto da ponte e seu memorial parecia tão claro e correcto tem vindo a ser tratado até chegarmos ao erro em que agora este Governo pretende incorrer e no qual, aliás, já incorre há mais de cinco anos.

Logo passados dois anos sobre a inauguração da ponte, foram presentes ao Conselho Superior de Obras Públicas, para elaboração dos respectivos pareceres, dois estudos: um denominado «Ponte sobre o Rio Tejo — Projecto das ligações ferroviárias na margem sul» e outro relativo ao «Nó ferroviário de Lisboa — Estudo preliminar».

Sucederam-se outros estudos e projectos e, em 1982, pelo Despacho n.º 21/82, foi solicitado novamente ao Conselho Superior de Obras Públicas: em primeiro lugar, um inventário dos estudos realizados e em curso sobre transportes, que se prendessem, directa ou indirectamente, com a problemática da travessia do Tejo; em segundo lugar, uma listagem dos principais empreendimentos em curso e ou programados noutras sectores, incluindo o sector industrial, que pudesssem ter reflexos na geração de tráfegos (passageiros e mercadorias) entre as duas margens do Tejo; por último, uma proposta de metodologia para se abordar, de forma eficaz e numa perspectiva de médio e longo prazos, o problema da travessia do Tejo.

No cumprimento deste despacho, propôs o Conselho que fosse criado um grupo de trabalho ou gabinete, a título transitório e na dependência do ministro, para se ocupar da travessia do Tejo, considerando que a criação com brevidade do organismo sugerido permitiria iniciar rapidamente o processo de apoio às decisões a tomar. Alertava ainda o Conselho para o facto de ser necessário reservar os terrenos para a implantação de futuras estruturas de travessamento.

Este grupo de trabalho procedeu à elaboração de quatro relatórios, mas, em 20 de Maio de 1983, propôs a suspensão das suas actividades por falta da cobertura financeira oportunamente solicitada.

No ano seguinte, o Despacho n.º 112/MES/84, de 26 de Abril, nomeou uma comissão destinada a elaborar um estudo que contemplasse a «possibilidade de utilização, por metropolitano ou comboio, do tabuleiro inferior da ponte [...]», tendo presentes as possibilidades de interfaces a criar; uma justificação técnica e económica do empreendimento [...] e a repercussão do empreendimento numa óptica de desenvolvimento integrado na margem sul».

Vejamos a continuação dos resultados deste despacho.

O relatório da comissão debruça-se sobre a problemática do atravessamento ferroviário da ponte, encarado segundo a óptica do Metropolitano de Lisboa e da CP. O relatório termina com várias conclusões/recomendações, das quais se destaca a seguinte: «O sistema de transporte ferroviário deverá ter características essencialmente regionais, o que permitirá não só utilizar esta infra-estrutura como elemento de recrutamento da estrutura urbana regional, através de uma maior autonomia dos seus centros, mas também evitar o acentuado crescimento urbano contínuo na margem sul, com características de dormitório.»

Na sequência deste estudo, o Despacho n.º 220/MES/85 referiu: «Tendo em conta as conclusões da actividade desse grupo de trabalho, bem como os elementos técnicos entre tanto fornecidos pela firma projectista da Ponte 25 de Abril, considero estarem reunidas as condições essenciais para se proceder à análise global das soluções em causa. Aliás, os impactes que qualquer das soluções possíveis necessariamente terão, não só sobre o sistema de transportes da região de Lisboa mas também sobre a ocupação do solo nas zonas adjacentes aos corredores de acesso à ponte em ambas as margens, exigem que o problema seja equacionado, de forma integrada, em toda a sua dimensão.»

Nada disto se passou depois. Com efeito, verificou-se um esquecimento absoluto e, aí sim, começa-se a pensar apenas numa decisão rodoviária e, portanto, redutora.

Porém, o referido despacho concluía da seguinte maneira: «Nestes termos, determino que o Conselho Superior das Obras Públicas e Transportes emita um parecer sobre a ponderação das soluções em jogo e sobre as medidas cautelares que se torna necessário promover antecipadamente, com vista a minorar os efeitos negativos do aumento de capacidade deste estruturante corredor de tráfego.»

No cumprimento deste despacho, o Conselho lavrou extenso parecer (n.º 6041/1/86) onde, em síntese, conclui que «a problemática da serventia da margem sul pode, em técnica de planeamento, ser decomposta em duas fases» — e vejam como a redução vai a este ponto — «uma correspondente aos problemas de curto/médio prazos e outra a mais dilatado prazo, os quais envolverão desejáveis reformulações estruturais do sistema, em ligação com o ordenamento do território».

Os grandes erros que levaram às opiniões que estamos aqui a discutir, e que o Governo tem vindo a seguir, estão contidos nestes dois pontos: em primeiro lugar, no curto/médio prazo considera-se «a travessia fluvial e a ligação rodoviária» — grande erro! —, enquanto no médio/longo prazo se encara «a ligação ferroviária e a eventual construção de nova travessia» — outro erro!

Face às afirmações do Prof. Edgar Cardoso, de todos já conhecidas e ainda recentemente publicadas no *Diário de Notícias* (suplemento de Economia), de 30 de Abril — segundo as quais, se fossem iniciadas agora as obras de lançamento da travessia ferroviária, com projectos

completos e estrutura executada em oficina, o comboio atravessaria a ponte no espaço de um ano sem qualquer interrupção do tabuleiro rodoviário —, teremos de afirmar que terá de ser a travessia ferroviária a incluir no curto/médio prazo, e não o alargamento do tabuleiro superior, dado que são extremamente questionáveis os resultados práticos por este alcançáveis — impactes urbanísticos e impactes de desenvolvimento regional, sendo que a rodovia é afinal muito mais centrípeta do que a ferrovia.

Há que ter presente que a rodovia serve essencialmente o interesse individual, tendo em conta que a média é de uma ou duas pessoas por veículo, enquanto o comboio serve o interesse colectivo. Acresce que a cidade de Lisboa se encontra já completamente saturada em termos de parqueamento, não se vislumbrando alternativas para solucionar um eventual aumento — e nem me venha o Sr. Deputado afirmar que estamos a olhar para Lisboa, quando esta cidade já é sacrificada em termos de atravessamento norte-sul, tal e qual como sucedeu ao Porto!

Por outro lado, é perfeitamente possível suprimir o separador central do tabuleiro rodoviário da ponte — como já foi aqui aceite pelo Sr. Ministro —, fazendo nascer a utilização de três faixas nas horas de ponta, com a devida sinalização luminosa. Ou seja, o alargamento do tabuleiro traria seis faixas de rodagem, enquanto sem o alargamento, mas com a exclusão do separador, teremos cinco!

Então o que se ganha com o alargamento? Unicamente uma empreitada, que irá para cima de 22 milhões de contos, na sua globalidade! Quem estará a ganhar?... Mas mais: apenas um ou dois anos de incómodas obras, com custos incalculáveis para os utentes diários!

Está provado que o alargamento não vem, em absoluto, beneficiar nada a curto ou a médio prazos. No entanto, isto também significa que estamos a lançar uma decisão futura de novas vias para daqui a 20 anos! Na verdade, a obra completa de renovação e utilização desta ponte levará, no mínimo, de 8 a 10 anos, e há cinco anos que este Governo governa...!

Recordo que, diariamente e nos dois sentidos, cruzam o rio Tejo, segundo as estatísticas, 330 000 pessoas — 400 000 segundo o Sr. Ministro —, 83% das quais são forçadas a utilizar o transporte fluvial por inexistência de adequada alternativa.

A análise e implicações que o eixo ponte, nos seus sistemas múltiplos (rodo e ferroviário), projecta em ambas as margens, levou a que a Presidência do Conselho de Ministros e os Ministérios da Administração Interna, do Equipamento Social e da Qualidade de Vida reconhecessem, em despacho conjunto de 26 de Julho de 1985, que: «o processo de planeamento da área metropolitana de Lisboa apresenta condicionalismos específicos que não poderão ser tidos na devida conta se por parte da administração central e do conjunto de municípios não existir um compromisso de actuação conjunta, designadamente quanto à forma de elaborar e compatibilizar os planos municipais».

E o que é que aconteceu a partir de 1985? Zero!

Criou ainda a Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/85 o Conselho Coordenador do Plano de Transportes da Região de Lisboa, tendo presente que «a importância do sistema de transportes no funcionamento das actividades económico-sociais e no modo de vida das populações, em especial nas grandes aglomerações urbanas, não se compadece com soluções isoladas ou encaradas em ópticas modais restritas».

Portanto, a solução é de «óptica modal restrita»...

Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, como justifica o abandono puro e simples do conteúdo do despacho saído da Presidência do Conselho de Ministros de 26 de Julho de 1985; tendo o Governo passado a uma actuação e decisão unilateral e esquecendo a actuação conjunta, fundamental, assumida?

Como desagrega o Governo a decisão dos impactes e co-responsabilização que qualquer solução de travessia acarreta?

Como esquece o Governo o conteúdo da Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/85, anteriormente referida?

Como pensa o Governo compensar a Câmara de Lisboa e as demais câmaras, face ao fluxo de tráfego, com o devido estacionamento, que já hoje põe em rotura as cidades?

Como pensa o Governo resolver os impactes em termos de ordenamento do território e desenvolvimento urbanístico que o tráfego rodoviário gera em ambas as margens?

Enfim, muitas e muitas outras dúvidas teremos a colocar ao Sr. Ministro, esperando que numa próxima visita à nossa Comissão de Equipamento Social nos traga as soluções mais pensadas, uma vez que, na realidade e pelas razões que já conhecemos, ele não é culpado por esta situação.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Ao Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, recentemente empossado, transmito o apelo de que fuja aos lobbies no bom sentido de que estas soluções rodoviárias, e só elas, servem o País e que pense no interesse da maioria dos utentes. Decida pela solução ferroviária, que é a de maior interesse social e a de maior interesse a curto/médio prazo.

Não seja conduzido, como já aqui referiu, pela ideia de que temos de pensar sempre nas soluções técnicas. É verdade que nós próprios somos técnicos da nossa actividade. Porém, a solução política deve pesar nas soluções técnicas.

Dizia o Prof. Edgar Cardoso, na entrevista ao *Diário de Notícias* a que já aludi, que este Governo está a ser «tacanho» — eu digo «empata»...

Tenho esperança de que a experiência de dimensão europeia do novo Ministro lhe permita ver, com clareza e com essa mesma dimensão alargada, as decisões e soluções de que o País carece.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Inscreveram-se, para pedir esclarecimentos, o Sr. Ministro das Obras Públicas e o Sr. Deputado Mendes Costa, mas porque, entretanto, o Sr. Deputado Silva Marques pediu a palavra para interpellar a Mesa, concedo-lhe de imediato a palavra.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Sr. Presidente, não é para interpellar a Mesa mas para defesa da consideração da minha bancada, uma vez que o Sr. Deputado que acabou de usar da palavra apelou, dizendo-o textualmente, a que «o Sr. Ministro» — podia ter dito, apenas, o Governo para, se me permite, o seu apelo não ter sido tão contundente do ponto de vista pessoal — «e este Governo fugisse aos lobbies».

Ora, em abstracto, é um apelo que todos devemos subscrever, mas que, por isso mesmo, tem o seu quê de contundente e de pessoal quando invocado para efeitos práticos ou em termos concretos. E é isso que choca,

tanto mais que é certo — repito — que a pressão dos lobbies é geral, assim como é geral a obrigação de lhes resistir.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Muito bem!

O Orador: — Daí que, por maioria de razão e com dobrados argumentos, tivesse sido deslocado o apelo do Sr. Deputado, tanto mais que, se nós quiséssemos, então — e, repito, a despropósito —, fazer apelos concretos, eu diria que esse desejo profundo de resistir aos lobbies deveria ter dado melhores provas em momentos anteriores. E deverei citar o caso da ponte sobre o Porto, em relação à qual o Sr. Deputado, em termos de responsabilidades governamentais, esteve ligado... Será que o Sr. Deputado fugiu e resistiu aos lobbies?

Seria, porém, extemporâneo fazer esse apelo hoje, aqui, aos partidos da oposição, a não ser que tenham a estultícia de viver eternamente e de, da sua parte, não haver pertinência para esse apelo de resistência e de fuga aos lobbies!... Seria, pois, extemporâneo — repito — invocar a eventualidade do lobby relativamente a grandes obras públicas como, por exemplo, a ponte sobre o Porto...

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Ponte sobre o Douro!

O Orador: — Exacto, ponte sobre o Douro. Os senhores estão bem a par do problema!...

Risos do PSD.

Por isso, Sr. Deputado Rosado Correia, não há necessidade de entrarmos no domínio dos apelos desnecessários, visto que eles são um princípio geral que nós seguimos e os senhores também, isto sob pena de as nossas intervenções descerem ao nível da contundência pessoal, o que é completamente inútil para efeitos do aclaramento da questão. E, sem dúvida, esse era o vosso desejo: aclarar as grandes questões.

O Sr. Presidente: — Para dar esclarecimentos, se o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado Rosado Correia.

O Sr. Rosado Correia (PS): — Sr. Deputado, acho realmente muito estranho que V. Ex.ª venha considerar um desejo, que expresso a um amigo que conheço de longa data e que estimo — embora o Sr. Ministro na altura não estivesse presente, desejei-lhe um bom mandato... e, sem dúvida alguma, ele vai ter, da nossa parte, a maior colaboração —, venga, repito, levantar problemas em relação ao apelo que lhe fiz no sentido de que «fuja aos lobbies», mas bem escrito e no verdadeiro sentido!

Por isso, muito me custa realmente verificar, Sr. Deputado Silva Marques, que só o termo *lobby* o choque, quando, afinal, não ouviu o resto que escrevi e que é «no bom sentido de que estas soluções rodoviárias servem o País».

O Sr. Silva Marques (PSD): — Exacto!

O Orador: — E um lobby rodoviário, no bom sentido, tomado em termos políticos, foi uma decisão que, numa década conseguiu impulsionar o sistema rodoviário nacional.

É altura, Sr. Deputado Silva Marques, de que este sentido de *lobby*, no bom sentido, se vire para outros sistemas porque, hoje, na Europa — e nós estamos atra-

sados — já estão nos lobbies ferroviários, já estão nos lobbies de rios navegáveis e, até, de transporte aéreo. E nós, Sr. Deputado?

Portanto, não se ofenda.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Posso interrompê-lo, Sr. Deputado?

O Orador: — Desculpe-me não lhe permitir a interrupção, mas, para além de já não dispor de tempo, também não o interrompi.

Por outro lado, muito estranho que venha levantar uma coisa que, se existe, pode pesar na consciência. Não sabe que o concurso para a ponte foi feito antes da constituição do bloco central? E não sabe que o governo do bloco central teve a presença do PSD e do PS?

E, já agora, se não sabe fica a saber que, então, as grandes obras não eram decididas por qualquer ministro ou qualquer secretário de Estado e que o Sr. Ministro, hoje das Obras Públicas, na altura também fazendo parte do Conselho de Ministros, votou como votaram os outros ministros, porque estas grandes obras eram decididas em Conselho de Ministros.

Portanto, que fique bem esclarecido.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, a Mesa não se tinha apercebido de que o Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações também se tinha inscrito para fazer um pedido de esclarecimento ao Sr. Deputado Rosado Correia, pelo que lhe concedo de imediato a palavra.

O Sr. Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações: — Sr. Deputado, faço este pedido de esclarecimento na maior pureza da sinceridade e é, de facto, para me esclarecer.

Com efeito, eu tinha interpretado a posição socialista nesta matéria de acordo com a intervenção da Sr.ª Deputada Leonor Coutinho. Porém, verifiquei, agora, que a sua intervenção é um pouco diferente e vai, também, em sentido diferente.

Por isso, eu gostaria de ter a certeza sobre se existe, realmente, diferença de conceitos entre os dois Srs. Deputados ou se, de facto, interpretei mal. É porque julgo que na sua intervenção terá dito, mais ou menos, isto: «Não importa facilitar o trânsito rodoviário na ponte porque Lisboa já tem viaturas a mais; vamos apostar na solução ferroviária, esperando que seja breve.» E quanto ao prazo de que falou, ao qual falta, evidentemente, fundamento técnico — aliás, também não o apresentou nem pretendeu apresentar —, não se sabe bem qual será. Ora, não me pareceu que fosse essa a tese defendida pela Sr.ª Deputada.

Nesta conformidade, pergunto se defende a teoria de que não se deve, de facto, facilitar o acesso rodoviário a Lisboa durante o tempo que for necessário para pôr em prática a solução ferroviária. Isto é: entende que se deve manter o engarratamento actual das viaturas como forma de dissuadir as pessoas de virem de automóvel para Lisboa e esperar o tempo que for preciso para, em vez de facilitar o trânsito rodoviário, pôr em prática o transporte ferroviário?

Esta questão é muito importante, uma vez que determinará, com certeza, a vossa posição em relação a todos os projectos que venham a apresentar.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Muito bem!

Entretanto, reassumi a presidência o Sr. Presidente Vítor Crespo.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Mendes Costa.

O Sr. Mendes Costa (PSD): — Sr. Deputado Rosado Correia, V. Ex.º, na sua intervenção, citou palavras proferidas pelo Sr. Prof. Edgar Cardoso relativamente ao prazo de execução do tabuleiro ferroviário da ponte sobre o Tejo, o qual, no entender daquele Sr. Professor, estaria pronto ainda no fim deste ano.

Neste sentido, passo a ler as afirmações sobre o tabuleiro ferroviário atribuídas ao Sr. Prof. Edgar Cardoso e publicadas no *Diário de Notícias*: «A decisão de alargar as faixas de rodagem da ponte sobre o rio Tejo, em Lisboa, não é uma solução mais viável. Se o Governo quiser, os comboios poderão começar a circular na ponte, pelo Natal de 1990. Só é preciso ter a coragem para emendar o erro em que se vai cair ao realizar o alargamento.»

Nesta conformidade, pergunto ao Sr. Deputado, como técnico reputado que é e como responsável político que foi, quando ministro da pasta das obras públicas no Governo do bloco central, se acha sensato, possível e ético, no plano do comportamento do Governo, que seja entregue uma obra desta envergadura — que envolve milhões de contos e um projecto de grande tecnologia e, portanto, com prazos dilatados — sem projecto e sem concurso, para, depois, virem aqui criticar o Governo por atribuir projectos e adjudicar obras sem concurso, conforme fez o Partido Socialista em relação ao Ministério de Saúde.

Portanto, peço que o Sr. Deputado esclareça isto muito bem porque pode induzir em erro o povo português. É porque pode parecer que o Governo não quer fazer este projecto que «estaria pronto para o Natal». Isto é, eu gostaria que o Sr. Deputado aqui referisse se é possível fazer um projecto desta envergadura, com inserção da rede ferroviária, quer na margem sul quer na margem norte, fazendo um concurso internacional, que, como sabe, é obrigatório em resultado da nossa adesão à CEE, e se é possível realizar a obra, concluindo tudo até ao Natal de 1990.

Peço, pois, ao Sr. Deputado que responda com honestidade a esta pergunta.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Será que estamos perante um lobby, Sr. Deputado Rosado Correia?

O Sr. Rosado Correia (PS): — Talvez, talvez!

O Sr. Presidente: — Para responder, com o pedido de que seja breve, tem a palavra o Sr. Deputado Rosado Correia.

O Sr. Rosado Correia (PS): — Sr. Presidente, Sr. Ministro e Srs. Deputados: Evidentemente, as afirmações que aqui proferi foram altamente pensadas e, sobretudo, resultam do conhecimento da matéria.

Admito que o Sr. Ministro ainda não tenha o conjunto de pareceres que se têm vindo a desenvolver sobre esta matéria, inclusive dos desvios que têm sido dados ao processo. Quer dizer: admito que o Sr. Ministro, com a sua boa-fé, com uma reunião de umas horas ontem, não esteja ainda altamente informado quanto à melhor solução para uma resposta integrada.

A resposta que hoje se lança, no que diz respeito à ponte, é não só a de alargarmos o tabuleiro ou de levar a uma solução máxima de cargas sobre a ponte mas, pelo contrário, a de pensar em minimizar custos e obter os maiores resultados. E, se se pensar em minimizar custos, começa-se por se verificar que o tabuleiro actual permite cinco faixas; logo, a curto e a médio prazos, não há necessidade de alargar o tabuleiro.

Em segundo lugar, os cálculos, desde as origens, foram elaborados — e isso é demonstrado por alguns técnicos, inclusive pelo LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil), de que também há um *dossier* —, por forma que a estrutura estivesse perfeitamente preparada para levar um tabuleiro inferior.

Então, perguntamos: para quê reforçar a estrutura vertical daquela ponte, Sr. Ministro, quando, inicialmente, ela foi preparada para ter quatro ou cinco faixas e para levar um tabuleiro inferior com um túnel, que já está construído, de 650 m? Verifique, portanto, como é possível reduzir em prazos a execução daquela obra. Então, afi poderá lançar uma nova alternativa de túnel ou ponte nova, não já nos 20 anos que se prevêem mas, sim, no prazo de 10 anos.

E é isto que me aterroriza, num país em que é necessário rentabilizar as verbas, que são poucas — como o Sr. Deputado Silva Marques permanentemente, aqui, refere —, que vêm da Comunidade, que é a fonte de financiamento, aplicando-as em novas obras e reduzindo em prazos. Daí, o facto de custar imenso a solução tomada pelo Sr. Ministro.

Por outro lado, sobre os impulsos e os impactes que têm em termos de desenvolvimento urbanístico e de ordenamento do território, devo dizer que esses estão previstos nas Resoluções do Conselho de Ministros de 1985. Decorreram cinco anos e como é? Unicamente por uma informação técnica, esquecemos todo um passado de compromissos com as autarquias, com o ordenamento e desenvolvimento da margem sul, com todas essas carências?!

É por isso que digo ser perfeitamente impossível optar por uma solução tão levemente pensada ou reafirmada, como sucedeu aqui, por alguns Srs. Deputados do PSD.

O Sr. Deputado Mendes Costa perguntou-me como é que eu defendia as palavras de um técnico que é considerado o maior técnico mundial de pontes, verdadeiro arquitecto de «catedrais de betão», permanentemente chamado a toda a parte do mundo, com uma lucidez absoluta e com uma responsabilidade que o vosso Governo tem vindo a dar-lhe e a assumir permanentemente.

Bom, defendo o seu ponto de vista, porque aquele técnico, antes de afirmar à imprensa que era perfeitamente possível no prazo de um ano executar aquela obra, disse-o num debate que teve lugar no Fórum Picoas, acrescentando o porquê de tal afirmação: era necessário que os estudos estivessem realizados, e eles não são tão difíceis como pensa, pois, dentro do que está pensado para a ponte, em três meses elabora-se a parte estrutural, não do reforço da ponte mas, sim, o que está na memória da ponte e que é a parte do tabuleiro rígido. Na verdade, é perfeitamente possível em três meses fazer essa obra!

Quanto ao prazo de execução dessa obra (um ano), pergunto-lhe: será que nos tempos de hoje essa obra não se executa num ano? Aliás, aproveito para informá-lo de que em 1978 foi comemorado o centenário da Ponte D. Maria Pia que levou 11 meses a construir — e é bom que a imprensa tome nota disto —, começando a ser utilizada ao fim de um ano. 11 meses, Sr. Deputado!, isto na altura em que o aço era ferro rebitado... Então, como é possível o Sr. Deputado pôr em dúvida a capacidade técnica de hoje, venha ela da Alemanha, dos Estados Unidos ou da Pensínsula Ibérica, e de com a estrutura executada montá-la?

O Sr. Cardoso Ferreira (PSD): — Ah, montá-la!

O Orador: — Há diferenças muito grandes! Portanto, não se criam más interpretações sobre uma matéria que é muito clara.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Foi pena não ter executado essa obra quando foi Ministro!

O Sr. Rosado Correia (PS): — Nós executamos, os senhores só falam!

O Sr. Filipe Abreu (PSD): — O que é que vocês executam? Não vejo nada!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida.

O Sr. Maia Nunes de Almeida (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: A situação actual dos transportes da região de Lisboa é de verdadeiro caos. No início da manhã e ao fim da tarde, durante horas, o autocarro não anda; o carro ainda menos; no metro ou no comboio não cabe nem mais um mosquito e muito menos no barco, que liga as duas margens do Tejo; o eléctrico não tem horas de passar; e atravessar a Ponte 25 de Abril, em tempo razoável, não passa de um sonho!

Ao ficarmos presos nas intermináveis bichas, tudo parece estar feito ao contrário do que devia. Dizem os especialistas que a história pode ser vista assim: o crescimento da região de Lisboa devia ter sido planeado e que errado está o facto de, cada vez mais, a cidade ser local de trabalho e a periferia o local de dormir.

A questão da Ponte 25 de Abril e da problemática do atravessamento do rio Tejo tem dado viva discussão, que se espera tenha frutos — diria mesmo que já teve alguns frutos.

Muitas têm sido as vozes que se pronunciam contra a opção do anterior Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de alargamento do tabuleiro rodoviário da ponte de quatro para seis faixas.

O Prof. Edgar Cardoso considera que, por um lado, a sobrecarga na ponte com as duas novas rodovias irá inviabilizar qualquer solução ferroviária futura, que implicaria o reforço da estrutura (o que é o mais dispendioso do projecto) e, por outro, que para resolver a ligação entre margens um comboio tipo metropolitano daria 5 ou 10 vezes mais possibilidades de transporte do que duas rodovias, que, dentro de três anos, deixam de servir.

O Prof. José Manuel Viegas, técnico do Centro de Sistemas Urbanos e Regionais (CESUR) do Instituto Superior Técnico, considera muito pouco sensato avançar

com o alargamento do tabuleiro sem haver uma estratégia definida. Salienta, ainda, que a questão é o que se vai fazer com esses 20 000 veículos a mais a chegar todos os dias à cidade de Lisboa, apontando uma solução: passeios de dois pisos.

O vereador do trânsito da Câmara Municipal de Lisboa, Machado Rodrigues, entende que o alargamento rodoviário da ponte se fará em detrimento dos milhares de pessoas que utilizam os transportes colectivos, além de saturar ainda mais a cidade.

A Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário (ADFER) considera, pela palavra do social-democrata Arménio Matias, a opção um erro que ainda se pode travar — aliás, também os ferroviários dos TSD partilham da mesma opinião.

A Câmara Municipal de Almada, através da sua presidente, Maria Emilia de Sousa, e também da vereadora Leonor Coutinho, afirma que a solução é a travessia sobre carril.

O engenheiro Nunes da Silva, assistente do Instituto Superior Técnico e do Plano Director do Município de Almada, vem abordando esta questão de forma exemplar, começando por colocar duas interrogações que considero pertinentes, a primeira das quais consiste em saber o porquê de se insistir na prioridade do alargamento do tabuleiro superior, quando a quase totalidade dos técnicos de transporte (incluindo alguns da própria Junta Autónoma de Estradas) reconhece que tal solução não passa de um «remendo» de curto prazo, nem tão-pouco sendo a solução que interessa promover para as ligações rodoviárias entre o Norte e o Sul do País.

A segunda interrogação é esta: se a construção de uma nova travessia surge como inevitável, qual o papel a atribuir à actual Ponte 25 de Abril?

A resposta à primeira pergunta reside em dois factos: na histórica incapacidade da Administração Pública em reagir perante dados novos que alteram por completo os pressupostos das suas posições iniciais e no não menos histórico espírito corporativo, que tem impedido que os problemas de transportes sejam abordados de forma integrada e não apenas na visão comprehensivelmente sectorial, mas por isso mesmo redutora, de cada empresa ou organismo autónomo do sector de transportes.

Quanto ao papel a atribuir à actual Ponte 25 de Abril, partindo do princípio de que uma nova travessia será construída, implica que, primeiro, se clarifique qual o posicionamento que pretendemos para a área metropolitana de Lisboa no actual contexto europeu e atlântico. Propõe-se, pois, para reflexão um modelo que assenta fundamentalmente numa estratégia peninsular que dê peso às áreas mais periféricas do nosso espaço europeu, criando condições para o surgimento de uma região coesa e competitiva.

Sendo Portugal um país periférico, tanto geográfica como economicamente, com o seu desenvolvimento (económico e populacional) concentrado numa estreita faixa litoral, tal desiderato só pode ser atingido se, por um lado, «fixarmos» economicamente esta faixa litoral de desenvolvimento e, por outro lado, formos capazes de estender os limites desta região às franjas igualmente periféricas da vizinha Espanha (Vigo e Sevilha).

Se defendermos para a área metropolitana de Lisboa um modelo de desenvolvimento polinucleado — em que Lisboa reforçará o seu papel simbólico e as funções lúdicas e culturais de uma verdadeira capital europeia, mas em que os actuais eixos Cascais-Sintra e Setúbal-Palmela

sejam igualmente reforçados com novas centralidades, enquanto pólos de desenvolvimento desconcentrado —, teremos de concluir que o atravessamento da actual ponte tem de ser encarado como um prolongamento do sistema pesado de transportes urbanos de Lisboa.

Assim, poderão minimizar-se as actuais diferenças de acessibilidade em relação aos centros de decisão política e económica existentes entre as duas margens do Tejo, criando as condições objectivas para a descentralização do terciário superior para a margem sul e o consequente abrandamento da pressão urbanística existente em Lisboa para a completa terciarização do seu casco urbano.

Por outro lado, esta é a única forma de não inviabilizar por completo o desenvolvimento complementar da península de Setúbal, evitando a sua transformação em mais um tentáculo da expansão da cidade de Lisboa.

Cabendo ao comboio exercer as funções regionais e sub-regionais, para as quais está particularmente vocacionado, a travessia da actual ponte deve ser reservada para um modo de transporte de características claramente urbanas: um transporte rápido, de massas, sobre carril, metropolitano ou eléctrico rápido.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Quem defende, cidadão, o alargamento do tabuleiro rodoviário em detrimento do atravessamento por ferrovia? Além do ex-Ministro Oliveira Martins, embora nada convencido nem convincente!, assim-assim o actual Ministro, apenas o presidente da Junta Autónoma de Estradas aparece a defender a opção, mas sem conseguir, por exemplo, sensibilizar os cerca de 1000 participantes no debate promovido pela ADFER, no passado dia 6 de Abril, no Fórum Picosas.

A questão das acessibilidades na área metropolitana de Lisboa, quer no seu interior quer para o seu exterior, é de uma oportunidade indescrivível não só por ser um problema cuja resolução é essencial para o desenvolvimento da região mas também porque está lançada a discussão sobre a realização de infra-estruturas que poderão propiciar uma alteração qualitativa na situação hoje vivida.

Como afirma o presidente da Operação Integrada de Desenvolvimento da Península de Setúbal, «discuta-se, mas decida-se para podermos ter a possibilidade de, em prazo, fazermos a escolha óptima». Tudo o que não for executado até 1993 não terá financiamento comunitário, não se aproveitando, assim, a verba afectada à operação integrada. Importa, pois, não perder a oportunidade; estamos ainda em tempo de optar!

O Grupo Parlamentar do PCP, tendo em conta a necessária melhoria das condições de vida da população da Área Metropolitana de Lisboa e o desenvolvimento e funcionamento das actividades económicas, aponta neste debate sobre a Ponte 25 de Abril e a problemática do atravessamento do rio Tejo algumas questões consideradas prioritárias:

- 1.º Revogação da decisão de alargamento do tabuleiro rodoviário;
- 2.º Prioridade absoluta à construção do tabuleiro inferior da ponte para a passagem de um transporte, com função suburbana, rápido, de massas, sobre carril, tipo metropolitano ou eléctrico rápido, que ligue, numa primeira fase, também a Cacilhas e à Costa da Caparica;
- 3.º Construção de um novo atravessamento do Tejo, partindo do vértice da CRIL ou do vértice da CREL (Sacavém ou Alverca) e ligando a Alcochete-Montijo com funções rodoviárias e ferroviárias regionais e ferroviária nacional e internacional;

- 4.^a Melhoria das infra-estruturas e expansão dos serviços de transporte fluvial no Tejo, com a criação de novas carreiras entre o Barreiro-Cais do Sodré, Trafaria-Algés e Trafaria-Alcântara e com o aumento e melhoria das carreiras entre Seixal-Lisboa, Cacilhas-Cais Sodré, Terreiro do Paço e Montijo-Lisboa;
- 5.^b Medidas incentivadoras do uso do transporte colectivo, tais como a efectiva prioridade ao transporte público, níveis de oferta com mínimo de qualidade, política tarifária justa e alargamento da área de passe social a toda a península de Setúbal e parques de estacionamento, em particular nos acessos ao meio de grande capacidade;
- 6.^c Decisão sobre as zonas de expansão e reserva portuária de Lisboa e sua necessária articulação com o porto de Setúbal, assim como a localização do novo aeroporto internacional (Ota ou Rio Frio).

Sr. Presidente, Srs. Deputados: A concretização de uma política de transportes e vias de acesso da área metropolitana de Lisboa necessita de instrumentos ao nível institucional que, fazendo a ponte entre os vários intervenientes, facilitem o desenvolvimento das acções concretas e que, no entender do Grupo Parlamentar do PCP, devem ser constituídos, em primeiro lugar, pela entidade administrativa, que, assumindo competências actualmente exercidas pela administração central, possa, pela sua ligação aos problemas concretos e específicos da região, desenvolver uma política regional integrada. Aliás, posso recordar que quando a este assunto apresentámos o projecto de lei n.º 505/V, que cria a autarquia Área Metropolitana de Lisboa e que já hoje requeremos que a Comissão de Poder Local, Administração do Território e Ambiente envie a todas as câmaras e assembleias municipais dos distritos de Setúbal e de Lisboa o projecto de lei apresentado pelo PCP a fim de ser obtido parcer.

Em segundo, a Comunidade de Transportes, que, após a necessária cooperação com as entidades responsáveis pelo planeamento e ordenamento do território, decida, planeie, acompanhe a execução, participe na gestão e controle as acções no âmbito do sistema de transportes.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Este é o nosso contributo empenhado para alterar e superar factores de agravamento das condições de vida das populações da área metropolitana de Lisboa.

Aplausos do PCP e do deputado independente João Corregedor da Fonseca.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem à palavra o Sr. Deputado Carlos Lilaia.

O Sr. Carlos Lilaia (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Ao longo de várias décadas, Lisboa foi o principal pólo de desenvolvimento nacional. Na década de 50 a política de substituição de importações, privilegiando o acesso fácil às fontes de matérias-primas estrangeiradas e necessitando o acesso de mercados de elevada dimensão, determinaram Lisboa como centro de localização para actividades como a refinação de petróleo, a petroquímica, a indústria de material de transporte, a siderurgia e a metalomecânica pesada.

A ligação à EFTA impulsiona de seguida, e no decurso da década de 60, Lisboa e a sua área metropolitana como localização dominante: as exportações precisavam do porto e do aeroporto e o perfil de industrialização subjacente à integração na EFTA faziam apelo a grandes concentrações populacionais que garantissem uma mão-de-obra numerosa e de baixo custo. É a época de um crescimento industrial anárquico, de um ponto de vista locativo, sem que o Estado reconheça os perigos da ausência de infra-estruturas e não tenha, também, face ao esforço de guerra nas colónias, impulsionando, por ausência de imaginação e de meios financeiros, as grandes transformações infra-estruturais, salvo o caso da construção da ponte sobre o Tejo.

Esta abordagem histórica parece-nos relevante, sobretudo se a compararmos com o que se passava em termos europeus. Ultrapassadas as dificuldades decorrentes da reconstrução que se seguiu à II Guerra Mundial, é esta a altura em que ocorrem as grandes transformações europeias ao nível das infra-estruturas dos grandes espaços metropolitanos que vão estruturar o território e servir de impulso às grandes transformações económicas e sociais que se desenvolvem por toda a década de 70.

Em Portugal não houve reacção a este sentido de transformação e de mudança e continuou a olhar-se o espaço como um elemento neutro, muito menos como agente de mudança.

A revolução de 1974 avoluma as consequências, a pressão sobre Lisboa intensifica-se e o direito à habitação, na falta de outras soluções e enquadramento, é visto, no quadro da primeira redistribuição de rendimentos, como a possibilidade de construir-se onde e conforme os desejos dos que procuravam uma habitação inexistente.

Não deve ter havido época em que a ausência de regras e a pressão sobre o solo tenham sido tão nefastas sobre a ocupação do território.

Mas é, também, a década em que começa a definir-se uma compreensão clara de que os problemas de Lisboa cidade/concelho são, também, os problemas de Lisboa área metropolitana. Mas mais uma vez, e agora em democracia, a ausência de resposta e de antecipação aos próprios problemas é clara e notória. É a consolidação dos grandes dormitórios à volta de Lisboa, do caos urbanístico e da falta de resposta das infra-estruturas gerais, assistindo-se à ruptura do sistema de abastecimento de água, concebido há décadas atrás, ao aumento da poluição do Tejo e das praias da linha do Estoril, por ausência completa de sistemas de tratamento de esgotos, ao caos avassalador nos sistemas de transporte e de acessos a Lisboa.

A regionalização e, eventualmente, a criação de uma estrutura político-decisória para a área metropolitana são sistematicamente adiadas por culpa ou menos empenhamento de todos aqueles que, ao nível dos sucessivos governos e da Assembleia da República, vão sucessivamente adiando a sua concretização, pelo facto de serem governo e não querem partilhar o poder ou por terem esperanças de vir a ganhar esse mesmo poder.

Chegados ao final da década de 80 é impressionante verificar a inépcia do poder na realização de infra-estruturas que melhorem as condições de vida na capital e na sua área metropolitana.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Convido-vos a fazer um pequeno percurso deambulatório pela capital e pela área metropolitana de Lisboa e a constatar o elevado grau de imobilismo, de falta de imaginação e de capacidade cria-

dora que os poderes políticos revelam: nenhuma melhoria nas infra-estruturas de transportes acontece na cidade ou na área metropolitana de Lisboa nos últimos anos; a Auto-Estrada do Norte tem perto de 30 anos e a rede ferroviária é do século passado ou do princípio deste; as duas estações centrais ferroviárias são do século passado; a ponte sobre o Tejo tem 25 anos e o aeroporto tem mais de 40 anos; as infra-estruturas desportivas e culturais são antiquadas e em geral de fraca qualidade; em matéria de equipamento o que de marcante, de bom ou de mau aconteceu em Lisboa, ficou a dever-se a clubes desportivos ou a promotores privados — aliás, é preocupante que um centro comercial, de gosto arquitectónico duvidoso, possa construir uma referência «cultural» da década de 80 para uma capital europeia...!

A indecisão permanece constante na área metropolitana de Lisboa: nada se decide sobre a localização do novo aeroporto, sendo evidente que, pelo menos na vertente segurança, esta opção há muito deveria ter-se colocado; a nova ligação entre as duas margens não parece passar de uma miragem, ao mesmo tempo que, contra as vozes autorizadas de alguns que noutras circunstâncias têm sido escutadas, se insiste no alargamento do tabuleiro da ponte sobre o Tejo, comprometendo inclusive outras soluções, incluindo o atravessamento ferroviário da mesma.

É certo que os fundos comunitários, através do FEDER, irão atenuar ao nível da rede rodoviária problemas de circulação que há muito se fazem sentir, como é o caso da ligação por auto-estrada Lisboa-Cascais ou da futura CREL, mas mesmo aqui trata-se de dar execução a projectos de há muito elaborados; não há ideias novas, não existe a possibilidade de pensar e conceber Lisboa e a sua área circundante como uma capital europeia dotada das condições de vida mínimas e em que as deslocações domicílio-trabalho, as chamadas migrações pendulares diárias, não sejam senão um sacrifício diário que se faz com resignação e aceitação de que se trata de um círculo difícil de romper.

O Governo, preocupado com os problemas dos desequilíbrios regionais e de interioridade, parece esquecer a área metropolitana de Lisboa e a autarquia da capital vive embalada ainda no sonho de ter sido a capital de um império que nunca o foi e que por isso não é hoje o que poderia ter sido.

A própria oposição, ela mesma, só hoje com este debate parece despertar e preparar-se para anunciar ao País os grandes problemas que afectam a capital e a área metropolitana de Lisboa. Tarde de mais, convenhamos!, para quem no passado teve grandes responsabilidades governativas em áreas fundamentais como o ordenamento do território, os transportes e comunicações, o urbanismo, a habitação, etc., ou para quem tal como hoje detém a maioria no espaço territorial autárquico mais importante do País.

É com grande preocupação que assistimos, decorridos quase quatro meses sobre a posse do actual executivo, à total ausência de lançamento de projectos ou de simples ideias para a nova Lisboa que tinha sido anunciada. Não pode haver desculpas de desconhecimento de *dossiers*, ou de tempo para reflexão, ou mesmo de preparação de projectos. Quem se dispôs a assumir o compromisso de gerir uma cidade como Lisboa deveria antecipadamente saber o que fazer. Disso não duvidamos! Duvidamos, sim!, das razões que levam às indecisões e ao adiamento de decisões que tardam e cujo protocolamento aumenta os custos que há que pagar no futuro.

Tão importante como reconstruir o Chiado, com projectos e escolhas que vêm da anterior vereação, impõe-se reconstruir Lisboa, caracterizá-la com opções marcadamente nacionais e recheadas de passado histórico e cultural.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: É bem evidente que os problemas enunciados não se resolvem exclusivamente pela acção do Governo ou da autarquia da capital, sendo surpreendente que não exista até hoje, ao menos, uma estrutura que, agregando Lisboa e todos os municípios da área metropolitana de Lisboa, possa constituir um pólo de reflexão, de equacionamento e de participação na resolução dos graves problemas da área metropolitana de Lisboa.

Sem paternalismos, mas com sentido da realidade que lhe advém de ser motivo e resultado de muitos desses problemas, a autarquia da capital já deveria ter-se constituído no elemento dinâmico e motor desse processo de desenvolvimento sócio-económico que se deseja para a área metropolitana de Lisboa.

Também aqui a responsabilidade parece ser de todos, reconhecendo, não obstante, o enorme mérito da acção isolada e na medida dos recursos disponíveis de todo o trabalho feito pelas autarquias da área metropolitana de Lisboa.

Aplausos do PRD.

Entretanto, reassumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente Marques Júnior.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado João Matos.

O Sr. João Matos (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: Debate sobre a Ponte 25 de Abril e a problemática do atravessamento do rio Tejo, um exemplo feliz da forma infeliz como o Partido Socialista vem acentuando na selecção das questões que traz a este hemicíclo.

É a sucessiva enumeração de casos isolados, sem qualquer ligação entre si, e que nem traduzem uma crítica fundamentada à política do Partido Social-Democrata nem, o que é mais grave, traduzem qualquer política alternativa.

É o exemplo característico que, por outro lado — e este é sem dúvida um exemplo claro —, demonstra a incapacidade do Partido Socialista de formular uma análise global dos problemas, condenando por isso a possibilidade de apresentar uma política própria com soluções que integrem simultaneamente as diferentes realidades envolvidas.

A questão da Ponte 25 de Abril é, sem dúvida, uma questão quente junto da opinião pública e constitui uma tentação fácil de agradar demagogicamente aos milhões de portugueses que vivem esse problema diariamente. Mas, na verdade, é uma questão que não existe sozinha, que não pode ser colocada e analisada isoladamente.

A verdadeira questão — e o Partido Socialista sabe-o bem — é o problema global dos transportes terrestres, rodoviários e ferroviários na região de Lisboa e que, necessariamente, se integra numa mais ampla que é a da área metropolitana de Lisboa.

Falaram-nos da Ponte 25 de Abril, e vamos falar dela, mas também das cinturas rodoviárias exterior e interior de Lisboa, do plano ferroviário para a região de Lisboa, do estudo de infra-estruturas de transportes da região de

Lisboa e mesmo do plano regional do ordenamento do território da área metropolitana de Lisboa. Vamos falar seriamente, sem demagogias, considerando todas as realidades envolvidas e não apenas aquelas que nos dão jeito.

É a postura que se exige num debate com a importância do presente, que é, como veremos, da maior utilidade, porque permite que a Assembleia da República analise a questão fundamental dos transportes da área metropolitana de Lisboa e porque — aspecto não menos importante — é precisamente o Partido Socialista, por aquele que foi o seu contributo enquanto Governo e por aquele que é o seu contributo na Câmara Municipal de Lisboa, o grande responsável desta questão juntamente com o Governo.

O Sr. Silva Marques: — Muito bem!

O Orador: — Olhando fotograficamente a história recente, temos que desde 1975, com a inauguração de parte da auto-estrada Lisboa-Setúbal, até 1984, não encontramos qualquer obra significativa em matéria de infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias em todo o país e mais, particularmente, na região de Lisboa.

Mas, mais grave do que não haver obra, não houve sequer reflexão ou preparação de projectos para as grandes questões concretas, que, como a Ponte 25 de Abril, se levantam em matéria de transportes na região de Lisboa, Lisboa que durante todo este tempo foi pensada por departamentos, sem qualquer visão integrada dos diferentes problemas. É em 1984 que, pela primeira vez, encontramos um projecto na área dos transportes — neste caso o conhecido ETRL (Estudo de Transportes da Região de Lisboa), que, infelizmente, não foi mais do que uma declaração de intenções, sem qualquer concretização, e, ainda por cima, incompleta porque omissoa em questões fundamentais, de entre as quais destaco precisamente a do atravessamento do rio Tejo, quer ferroviário quer rodoviário, que tanto o Partido Socialista reclama.

Estas duas questões, afinal aquelas que o Partido Socialista hoje levanta, só são consideradas pela primeira vez em 1988 no ITRL (Plano de Infra-estruturas da Região de Lisboa), apresentado pelo Governo do PSD.

Mas não foi só a questão da ponte que foi considerada, nem foi só o ITRL que foi apresentado!... Lembro aos Srs. Deputados da oposição que de 1987 a 1989 foram apresentados os seguintes planos: Plano Integrado dos Acessos Rodoviários a Lisboa (1987); Plano de Modernização e Reversão dos Caminhos de Ferro (1988); ITRL (1988); Lei de Bases dos Transportes Terrestres; Programa de Modernização a Médio e a Longo Prazos (a cargo da Junta Autónoma de Estradas); Programa de Construção de Auto-Estradas (a cargo da BRISA); Programa de Modernização e Reapetrechamento dos Portos; e, finalmente, o Programa de Modernização e Expansão dos Aeroportos.

Tratou-se, pois, de todo um trabalho pioneiro, que avançou no sentido da progressiva coordenação de toda a problemática dos transportes ferroviários e rodoviários, considerando pela primeira vez, em simultâneo, toda a superfície da área metropolitana de Lisboa, numa visão integrada que veio, finalmente, a encontrar a sua expressão completa no Plano Regional do Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML).

Mas mais do que a procura de uma visão integrada de toda a problemática específica da área metropolitana de Lisboa em matéria de transportes — e mesmo para além

da apresentação de projectos para a solução das principais questões — entre 1987 e 1989, pela primeira vez em 15 anos encontramos obra feita.

Como simples exemplos, dc entre as obras que estão a ser concluídas ou a ser iniciadas este ano em infra-estruturas rodoviárias, lembro: o alargamento da Auto-Estrada Lisboa-Vila Franca de Xira de quatro para seis faixas; o inicio da construção da radial Odivelas-Pontinha e prolongamento da Auto-Estrada de Loures até à Malveira; a construção da radial de Sintra, com alargamento da estrada Lisboa-Sintra para quatro faixas; a construção da Auto-Estrada Lisboa-Cascais e inicio da construção do Plano Integrado de Paço de Arcos (Complexo PIPA); na CRIL, o inicio da construção de vários lanços como o de Miraflores-Buraca.

Risos do PS.

Vozes do PSD: — Oiçam, Srs. Deputados!

O Orador: — Quanto a infra-estruturas ferroviárias, recordo-lhes que o gabinete responsável pelo nó ferroviário de Lisboa implementou já os seguintes trabalhos: modernização das estações das várias linhas suburbanas; substituição da sinalização e aumento da frota circulante; criação de duas novas linhas para transporte de passageiros com construção das interfaces do Arceiro e de Entrecampos — a chamada «linha de cintura». Aliás, recordo aos Srs. Deputados que se passarem na Avenida de Gulbenkian como em Entrecampos, com certeza, verão obra feita — isto para não falar noutros projectos fundamentais, como a expansão da rede do Metropolitano, o significativo aumento da frota da Carris e os projectos do futuro aeroporto de Lisboa, da nova ponte sobre o rio Tejo, da estação ferroviária central de Lisboa, dos comboios de alta velocidade, que são factos indescritíveis de uma obra de enorme dimensão que, após 20 anos de paragem, visa relançar, em todas as áreas, a construção de infra-estruturas de transportes capazes de servir adequadamente as necessidades em transportes da Área Metropolitana de Lisboa.

Vozes do PSD: — Tomem nota!

O Orador: — Mas, Sr. Presidente e Srs. Deputados, o problema está em que, como dizia no início, a questão hoje aqui discutida, a problemática dos transportes na área metropolitana de Lisboa não respeita apenas ao PSD e ao Governo, pois ela compromete igualmente — e muito! — o Partido Socialista.

De facto, com a assinatura entre o Governo e, neste caso, a Câmara Municipal de Lisboa de um protocolo de colaboração no desenvolvimento das infra-estruturas de transportes, foram definidas responsabilidades para o Governo e para a Câmara Municipal de Lisboa.

O Sr. Silva Marques (PSD): — Essa é a questão!

O Orador: — Com a assinatura em 1986 deste acordo, acordo que o Partido Socialista nunca pôs em causa até ao início do actual mandato da Câmara Municipal de Lisboa, foi atribuída à Câmara Municipal a responsabilidade directa na realização de parte destas infra-estruturas, o que, aliás, veio coincidir com as promessas feitas pelo actual presidente da Câmara e líder da oposição, Dr. Jorge Sampaio, durante a campanha eleitoral para as autárquicas.

A ligação do nó da Buraca à 2.ª circular, o nó de Alcântara, a ligação de dois troços na Avenida do Infante D. Henrique, parte da CRIL e o eixo rodoviário fundamental (eixo norte-sul), são alguns dos exemplos das promessas feitas pelo Partido Socialista e que correspondem, efectivamente, às responsabilidades atribuídas à Câmara Municipal de Lisboa no protocolo assinado com o Governo... só que, se, como vimos, o Governo tem desenvolvido, sem excepção, todos os projectos da sua responsabilidade, infelizmente o mesmo não se pode dizer da actual Câmara Municipal.

O Partido Socialista, que hoje pretende acusar o Governo por inactividade na questão da ponte sobre o Tejo é o mesmo Partido Socialista que na Câmara Municipal de Lisboa adia o início dos trabalhos que são da sua responsabilidade.

Aplausos do PSD.

Competindo-lhe o trabalho prévio de elaboração de projectos e respectivos estudos, e a concretização das expropriações, trabalho esse que condiciona a realização das infra-estruturas mais importantes, o Partido Socialista apresenta para esse escrito na Câmara Municipal de Lisboa um orçamento em que atribui, a título de exemplo, a «espantosa» verba de 5000 contos para todas as expropriações necessárias à implementação do eixo norte-sul e de alguns lanços da CRIL!...

Lembro que são necessárias centenas de milhões de contos só para expropriações de terrenos e edifícios, sem falar em realojamentos, e sem o que não é possível começar qualquer obra.

É um exemplo que poderíamos repetir para todas as situações e que demonstra bem o comportamento do Partido Socialista: exige do Governo a resolução de todos os problemas, mas não manifesta a vontade política mínima para cumprir as responsabilidades que lhe competem.

E o Partido Socialista sabe bem que ao não realizar as expropriações, ao falhar a assinatura dos necessários contratos de investimento, ao atrasar o desenvolvimento dos estudos e projectos necessários está a comprometer ou, melhor, está mesmo a impedir a realização de algumas das obras que exige.

O caso mais evidente é o do financiamento do eixo norte-sul da ponte até à 2.ª circular em que estava previsto, em complemento das participações do Governo e do FEDER, um empréstimo à Câmara Municipal de Lisboa de aproximadamente 2,5 milhões de contos para a realização da sua participação.

Bastava para tanto que a actual maioria socialista e comunista na Câmara Municipal de Lisboa tivesse, como previsto, assinado no 1.º trimestre deste ano o correspondente contrato de empréstimo com o Banco Europeu de Investimento.

Mais uma vez o Partido Socialista falhou, aqui alegando a impossibilidade de assumir os encargos de um empréstimo que afinal foi também aprovado pelos seus representantes na câmara municipal.

No fundo o Governo assumiu e cumpriu os financiamentos que lhe competiam. A anterior representação da câmara municipal abriu um concurso público internacional e adjudicou a obra e é o Partido Socialista quem, através da actual Câmara Municipal de Lisboa, tem falhado, não assumindo as suas responsabilidades, impedindo decisivamente a realização de projectos essenciais para o desenvolvimento equilibrado da área metropolitana de Lisboa.

No fundo, o atraso na resolução de todas estas questões deriva basicamente da incoerência do Partido Socialista em matéria de desenvolvimento regional e particularmente no que diz respeito às áreas metropolitanas.

É esta incapacidade de ultrapassar a estreita visão partidária e, de assumindo uma postura de Estado, analisar objectivamente os problemas em função dos interesses do País e das populações, que impede e continuará a impedir o Partido Socialista de constituir uma alternativa séria e credível ao Partido Social-Democrata em 1991.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado Eduardo Pereira inscreveu-se para que efrito?

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Presidente, para defesa da honra da minha bancada.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, tem a palavra.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Creio que é possível conduzir um debate sobre uma questão importante — aliás, o Sr. Ministro deu provas disso, provas nas quais os Srs. Deputados deveriam rever-se — sem entrar pela demagogia fácil por que os Srs. Deputados enveredaram,...

O Sr. Silva Marques (PSD): — Olha quem fala!

O Orador: — ... demagogia que o Sr. Deputado diz ter havido nesta marcação de debate.

Bem,... mas demagogia é, por exemplo, anunciar um período de serviço militar obrigatório de quatro meses,...

O Sr. Silva Marques (PSD): — O Sr. Deputado está a mergulhar nas águas! Isso não é uma ponte é um charco total!

O Orador: — ... como se de coisa fcita se tratasse, para depois revelar-se apenas como uma vontade — aliás, geral — que necessita de estudos que permitam a sua viabilidade — de resto, difícil, como pode imaginar-se, uma vez que o PSD, antes do actual Ministro da Defesa, fez passar por aquela pasta, numa infeliz continuidade, três outros ministros!...

Demagogia é apresentar um rol de medidas que nada ou pouco têm a ver com o tema que está em debate: demagogia é retirar importância a um debate político quando milhares de pessoas são afectadas pelo colapso a que o PSD deixou chegar esta Ponte 25 de Abril.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Olhe para a sua bancada, Sr. Deputado!

O Presidente: — Para dar explicações, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado João Matos.

O Sr. João Matos (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: De facto, estou muito triste por aquilo que acabei de ouvir da parte do Sr. Deputado Eduardo Pereira.

Pensei que tinha, de alguma forma, ofendido a sua honra e que a questão concreta que lhe coloquei e os números por mim levantados naquela tribuna fossem contestados pelo Sr. Deputado, mas não enveredou por esse caminho!

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — V. Ex.^a não falou da ponte!

O Orador: — Eu falei da ponte e vou explicar-lhe porquê. O Sr. Deputado, de facto, não entendeu a minha intervenção porque não gosta de ouvir a verdade. Essa é que é a questão!

O Sr. Deputado sabe que para atravessar a ponte é preciso criar uma coisa que se chama eixo fundamental — vulgo, eixo norte-sul — e para isso é preciso investimentos que se traduzem em centenas de milhões de contos.

Ora, a Câmara Municipal de Lisboa — uma vez que o Sr. Deputado põe em dúvida aquilo que lhe digo, vou ser mais claro — aprovou o orçamento de 1990 para o tal eixo norte-sul e os tais 5000 contos que referi são não só para esse eixo como também para as subvenções à CRIL. Para o eixo norte-sul — aquele que «não tem qualquer importância», como o Sr. Deputado refere — para expropriações existem apenas 1000 contos. Gostava que o Sr. Deputado me dissesse o que é que com 1000 contos expropria entre terrenos e edifícios, sem falar nos reajustamentos, que ultrapassam os 300 000 contos...

Esta é a vontade política que o Partido Socialista tem ao abordar esta questão! Mas não referi somente esta questão concreta! Referi todo um outro conjunto de questões e de planos que têm sido desenvolvidos e sobre os quais esperava que o Partido Socialista através da figura regimental que utilizou da defesa da honra viesse pôr em causa.

Sr. Deputado, quero terminar dizendo o seguinte: o Partido Socialista, durante os anos em que teve a responsabilidade desta pasta — como referi —, praticamente não realizou obras de envergadura! Só agora o Partido Social-Democrata tem demonstrado qual a forma que deve utilizar-se para a realização das obras de que o País necessita, particularmente para a área metropolitana de Lisboa, que está tão carenciada.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida.

Vozes do PSD: — Vai dar uma ajuda ao PSD?!

O Sr. Maia Nunes de Almeida (PCP): — Srs. Deputados, gosto de ajudar-me, a mim, o que já não é mau!

O Sr. Silva Marques (PSD): — O dinheiro sobeja para os assessores!

O Orador: — Sr. Deputado Silva Marques, gosto muito de ouvi-lo e de falar consigo, mas é em privado.

A questão que quero colocar ao Sr. Deputado João Matos, embora um pouco à margem da questão concreta da Ponte 25 de Abril, porque tem interesse em toda esta problemática das verbas das autarquias, é a seguinte: todas as autarquias, umas mais outras menos, têm grandes dificuldades financeiras e isso independentemente do partido a que estão ligadas. Há verbas da CEE e há dificuldades da parte dos municípios na sua participação do ponto de vista financeiro.

Tendo em atenção este problema, estão o Sr. Deputado, o seu grupo parlamentar e o Governo na disponibilidade de apresentar e aprovar uma iniciativa legislativa de forma a criar uma linha fortemente bonificada de crédito? E ela

poderia ser principalmente só para isso, para que as autarquias pudessem beneficiar das verbas dos fundos comunitários. Penso que isso é uma questão importântissima, pois é dinheiro que em verdade não pode perder-se e estamos nessa eminência do ponto de vista das autarquias que têm estas verbas orçamentadas.

O Sr. Presidente: — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado João Matos.

O Sr. João Matos (PSD): — Sr. Deputado Maia Nunes de Almeida, quero agradecer-lhe a questão que me colocou, pois vai dar-me oportunidade de esclarecer aqui uma coisa que para mim é muito importante e que tem a ver com a Lei das Finanças Locais aprovada pelo seu partido, bem como por toda esta Assembleia, isto é, por unanimidade.

Relativamente às linhas de crédito que o Sr. Deputado refere e às dificuldades que as autarquias têm no concorrente a alguns investimentos, particularmente aqueles que já têm encargos vultosos, vou falar no caso concreto da Câmara Municipal de Lisboa e dar-lhe outros dados que também são espantosos.

Assim, Sr. Deputado, o orçamento da Câmara Municipal de Lisboa este ano teve, relativamente ao ano passado, um aumento de 46%, mas, por outro lado, a sua dotação provisional para este ano atinge o montante de 2,5 milhões de contos quando, no passado, esse montante não ultrapassava os 110 000 contos.

Sr. Deputado, a única coisa que posso dizer-lhe é que algumas autarquias, particularmente esta autarquia de maioria socialista e comunista, que é a Câmara Municipal de Lisboa, têm de, em primeiro lugar, saber fazer gestão e só depois poderão obter as linhas de crédito e assumir os compromissos internacionais que têm que assumir para a realização das obras de que os municípios de Lisboa e da Área Metropolitana de Lisboa necessitam.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não havendo mais inscrições, dou por encerrado o debate relativamente a esta matéria.

Passaremos agora à apresentação dos votos n.^o 147/V a 150/V, que, entretanto, deram entrada na Mesa e dos quais dois se referem ao encontro realizado em Évora entre delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA — um apresentado pelo PSD e outro pelo PS —, um outro apresentado pelo PS e relativo ao 1.º de Maio e, ainda um outro, apresentado por deputados de vários grupos parlamentares e relativo às II Jornadas sobre Timor Leste.

Srs. Deputados, como metodologia, a Mesa sugere, se não houver objecções, que cada grupo parlamentar faça uma pequena intervenção sobre os vários votos...

O Sr. Deputado Pacheco Pereira está a pedir a palavra para que escrito?

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr. Presidente, sob a forma de interpelação à Mesa, proponho que, se todos estiverem de acordo, possamos dispor de um pequeno período de dois ou três minutos durante o qual nos pronunciaremos sobre o conjunto dos votos.

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado António Mota pediu a palavra para que escrito?

O Sr. António Mota (PCP): — Para fazer uma interpelação à Mesa, Sr. Presidente, no sentido de que o último parágrafo do voto nº 147/V, apresentado pelo Partido Social-Democrata, fosse votado em separado.

O Sr. Presidente: — Sr. Deputado, essa é uma questão posterior, mas, tanto quanto me apercebi, essa sugestão não será aceite pelo PSD...

De qualquer modo, parece-me que a solução proposta pelo Sr. Deputado Pacheco Pereira é correcta e adequada, pelo que, se não houver objecções, a Mesa dará três minutos a cada grupo parlamentar para que faça as considerações que entender pertinentes sobre o conjunto dos votos, após o que passaremos à respectiva votação.

Assim sendo, tem a palavra o Sr. Deputado Pacheco Pereira.

O Sr. Pacheco Pereira (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Os votos são de diferente teor e pronunciar-me-ei rapidamente sobre os votos que menos merecem a expressão de uma diferença — é o caso do voto que se congratula pela realização das II Jornadas sobre Timor Leste promovidas pela Universidade do Porto, que será, como não podia deixar de ser, apoiado pela nossa bancada, visto que apoiamos todas as iniciativas que visam a resolução existente em Timor e contribuem para o esclarecimento da população sobre as condições em que vive o povo de Timor.

O Partido Socialista apresenta um voto sobre o 1.º de Maio. Votaremos favoravelmente esse voto, que é um voto típico dos que o PS apresenta. É uma mera declaração simbólica de intenções, que contém algumas afirmações historicamente pouco certas, alguns processos de intenção — como, por exemplo, a afirmação um pouco obscura de que «o PS lembra hoje resistentes trabalhadores e sindicalistas, heróis anónimos [...]», cujo reconhecimento tarda, porque subsistem preconceitos culturais na nossa sociedade que é importante erradicar».

Confesso que, por muito que tente entender esta frase, não a comprehendo... É porque, se se refere às comemorações do 1.º de Maio do passado, aquelas que tiveram como participantes activos os sindicalistas e os anarquistas da I República, isso hoje é matéria inteiramente consensual sobre a qual se fazem teses universitárias, se realizam exposições na Biblioteca... Daí que não veja que preconceitos sejam esses! Mas iremos votar favoravelmente este voto porque o 1.º de Maio, particularmente na sua expressão de luta actual, como se viu nas manifestações de Moscovo, merece o nosso apoio e a nossa saudação.

No que diz respeito ao voto que apresentamos sobre o recente encontro das delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA, é indubitável que aqui estamos perante uma matéria sobre a qual, penso, esta Câmara tem de tomar uma posição inequívoca.

O processo de descolonização, todos sabemos, não correu como todos desejariam que tivesse ocorrido. Isso significa que existe um sentido de responsabilidade do povo português sobre a situação existente nas suas antigas colónias. Não vamos aqui entrar na análise das causas dessa situação, mas a verdade é que existe um sentido de responsabilização moral em relação à situação de guerra civil existente, quer em Angola quer em Moçambique, e por isso vemos com grande contentamento que Portugal possa ter um papel em conformidade e em acordo com os governos legítimos e com os movimentos desses pa-

ses no processo de paz; por isso sentimo-nos contentes e pensamos que esta Câmara deve participar nesse processo aprovando este voto de congratulação e ainda por cima com a circunstância de o primeiro encontro directo entre delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA se ter realizado em Portugal, por intervenção directa do Governo Português e sob condução directa do Primeiro-Ministro.

E, porque esse papel do Governo Português honra o País e esta Câmara, e corresponde a um contributo directo no processo de paz, penso que, da mesma maneira que «as culpas não devem morrer solteiras», os méritos também não. E partidos, como o PS, que sempre exprimiram o seu apoio à política do Governo nesta matéria não me parece que tenham grandes motivos nem grandes pretextos para aqui não votarem uma congratulação sobre o papel do Governo Português, que honra todos os portugueses, papel esse que não é apenas reconhecido por nós, PSD, mas pelas partes em presença, que explicitamente o enunciaram como tendo sido decisivo e importante na realização dessas conversações.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — O Partido Socialista manifestou à Mesa a intenção de que, no tempo de que dispõe, intervêm três dos seus elementos.

Sendo assim, tem a palavra o Sr. Deputado António Guterres.

O Sr. António Guterres (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Ninguém mais do que os socialistas reúna com as perspectivas de paz em Angola. Consideramos extremamente positivo que o nosso País possa desempenhar um papel nessas perspectivas de paz, sem esquecer, naturalmente, que o protagonismo terá sempre de ser dos Angolanos e só dos Angolanos e que toda a ajuda que possamos dar será uma ajuda positiva.

No entanto, apresentámos um voto diverso do voto do PSD — que, aliás, tem a mesma redacção, excepto na parte final — porque achamos que o papel que Portugal pode desempenhar não deve ser susceptível de aproveitamentos partidários unilaterais.

Vozes do PS e do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Nós entendemos que o Governo desempenhou, eventualmente, um papel, mas entendemos também que o Sr. Presidente da República tem desempenhado um papel extremamente importante nas perspectivas de paz na África Austral.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Portanto, a nossa posição é muito simples. Ou se adopta um voto, como o nosso, que não faz referências específicas e é um voto de júbilo em relação ao papel que Portugal desempenha e à sua escolha, ou então, a quererem especificar-se intérpretes da posição portuguesa, essa especificação tem que ser total e tem que partir, à cabeça, pela figura do Sr. Presidente da República.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Ainda no tempo do PS, tem a palavra a Sr.ª Deputada Elisa Damião.

A Sr.ª Elisa Damião (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Fiquei sinceramente espantada...

O Sr. Duarte Lima (PSD): — O espanto é uma manifestação de sabedoria!

A Oradora: — ... e surpreendida por ter sido o Sr. Deputado Pacheco Pereira a pôr em causa o voto que apresentámos relativo ao 1.º de Maio, em que se relembram os tais «heróis anónimos» que V. Ex.ª contesta. Com essa atitude V. Ex.ª revela preconceito relativamente aos sindicalistas que fizeram, por exemplo, os balões de 1947 e que por isso foram presos; revela desconhecer a história, certamente porque os intelectuais deste País e alguns políticos, nomeadamente do seu partido, não partilham dela e por isso não a querem relembrar.

Vozes do PS: — Muito bem!

A Oradora: — Os balões de 1947, conhecidos entre a classe operária, que levaram ao Tarrafal centenas de trabalhadores e sindicalistas do Barreiro — relembr-lhe as prisões cíclicas do 1.º de Maio nas décadas de 50, 60 e 70 e ainda as prisões no exercício da sua actividade, e só para citar alguns nomes, da Júlia, do Sindicato dos Caixeiros, e do Daniel Cabrita, do Sindicato dos Bancários. Era bom que V. Ex.ª e o seu partido, prestassem a justa homenagem àqueles que resistiram.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Eduardo Pereira.

O Sr. Eduardo Pereira (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O nosso partido irá votar a favor o voto n.º 150/V de congratulação pelas II Jornadas sobre Timor Leste, realizadas no Porto.

No entanto, não posso deixar de aproveitar esta oportunidade para dizer que, embora no voto se faça menção à Reitoria da Universidade do Porto, atribuindo-lhe a promoção destas jornadas, em meu entender, não se destaca, com o relevo merecido, quer o interesse e o empenho pessoal do magnífico reitor quer o papel de coordenador desenvolvido pelo Sr. Prof. Barbedo de Magalhães.

Desejo ainda destacar, de entre os vários grupos de solidariedade, o magnífico contributo dado pelo Grupo «Paz e Justiça», do Porto, para o êxito destas II Jornadas sobre Timor Leste.

Aplausos do PS e do deputado independente João Corregedor da Fonseca.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado António Mota.

O Sr. António Mota (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O Grupo Parlamentar do PCP vai votar a favor de todos votos de congratulação apresentados, à excepção do voto n.º 147/V, apresentado pelo Partido Social-Democrata.

Em relação a este voto a nossa posição — como já há pouco referi — é de abstenção, pois consideramos que, no último parágrafo, o Partido Social-Democrata tentou partidarizá-lo ou, mais propriamente, governamentalizá-lo, pelo que não podemos votar a seu favor.

Entretanto, gostaria de me pronunciar um pouco mais detalhadamente sobre o voto n.º 150/V, de congratulação pela realização das II Jornadas sobre Timor-Leste..

Sr. Presidente, Srs. Deputados: o Grupo Parlamentar do PCP congratula-se com este voto, que também subscreveu, salientando a importância das II Jornadas sobre Timor promovidas pela Reitoria da Universidade do Porto.

Daqui manifestarmos as nossas felicitações aos organizadores destas II Jornadas.

Vivem-se, hoje, 15 anos de guerra de resistência generalizada do povo de Timor contra o povo invasor indonésio, com milhares de mortos.

Neste momento, o papel de Portugal é importante, pelo que terá de reforçar a aliança histórica, celebrada entre Portugueses e Timorenses, com o objectivo solene de defendê-la até ao fim, isto é, até à autodeterminação e independência do povo timorense.

A acção de Portugal tem de ser demonstrada de uma forma prática e influente e não apenas através de uma posição de defesa.

Consideramos que as propostas lançadas e as posições assumidas nestas jornadas têm de se fazer ouvir não só em Portugal mas internacionalmente.

O povo martirizado de Timor tem esse direito!

A importância do consenso nacional em torno destas questões é um caminho a trilhar por todos no sentido de contribuir para a vitória do povo timorense que, no fundo, é também a vitória do país democrático saído do 25 de Abril.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Orador: — A única saída justa, digna e honrosa para o povo timorense é a sua total independência.

Vozes do PCP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.ª Deputada Isabel Espada.

A Sr.ª Isabel Espada (PRD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Começarei por dizer que me senti, quase, como estando no meio de um fogo cruzado entre o PS e o PSD em matéria de reivindicação dos méritos dos órgãos de soberania quanto ao empenhamento nas iniciativas relativas ao estabelecimento da paz em Angola.

Penso que esta competição é extremamente saudável, porque vai, seguramente, contribuir para que o processo se desenrole com a ajuda de um trabalho útil desenvolvido por parte de Portugal.

Em relação a este aspecto, não podemos deixar de dizer que o Sr. Presidente da República tem, naturalmente, assumido um papel fundamental, mas também não podemos esquecer que o Governo tem alguns méritos nesta matéria.

Vozes do PSD: — Muito bem!

A Oradora: — Neste sentido, não podemos deixar de votar a favor quer o voto n.º 147/V, apresentado pelo PSD, quer o voto n.º 149/V, apresentado pelo PS, porque consideramos que o essencial, neste momento, é o Governo, o Presidente da República e a Assembleia da República contribuírem, de uma forma útil e eficaz, para o diálogo directo entre a UNITA e o Governo da República Popular de Angola, para que, a curto prazo, ele possa conduzir à paz do território.

Em relação ao voto n.º 148/V, apresentado pelo PS, de saudação pela comemoração do 1.º de Maio, vamos votar a favor, como é óbvio.

No entanto, penso que deve ser feita uma referência ao terceiro parágrafo, que é extremamente importante, pois nele se diz que a luta ainda não acabou e que o 1.º de Maio não deve ser apenas uma comemoração de reivindicações ou de direitos obtidos mas deve ser, essencialmente, a reivindicação de direitos a obter. Este parágrafo é extremamente importante.

Na verdade, quando falamos da democracia política e da participação dos cidadãos, sabemos que ela existe quer ao nível dos órgãos de soberania quer a nível institucional. Mas sabemos também que ao nível das empresas e das mais pequenas formas de organização laboral, onde estes aspectos são particularmente importantes, a democracia é cada vez menor e, em certas circunstâncias, o direito de cidadania e o direito de participação dentro das empresas é totalmente inexistente. Esta questão é fundamental e tem de começar a ser encarada como um dos défices que a nossa democracia política apresenta.

Em relação ao voto n.º 150/V, de congratulação pelas II Jornadas sobre Timor-Leste, é evidente que todos os trabalhos que forem levados a cabo, quer a nível de conferências quer a nível de outras iniciativas semelhantes, desde que dêem a conhecer e que denunciem a situação que se vive em Timor-Leste e que, de algum modo, contribuam para o conhecimento e sensibilização da população portuguesa e da comunidade internacional para esta questão, são de aplaudir e de louvar.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Nogueira de Brito.

O Sr. Nogueira de Brito (CDS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Em primeiro lugar, começo por referir-me aos votos de congratulação pelas conversações decorridas, em Évora, entre representantes do MPLA e da UNITA, que foram apresentados, para significar que me associo às palavras do Sr. Deputado Pacheco Pereira, que afirmou tratar-se de um importante momento de superação dos complexos gerados pelo colonialismo e pela descolonização, sendo importante, sobretudo e a propósito deste momento, salientar o papel que Portugal, desassombradamente, assume novamente em relação às suas antigas colónias.

O Sr. Montalvão Machado (PSD): — Muito bem!

O Orador: — Suponho que quaisquer outras referências diminuirão o alcance deste voto.

Penso que não foram apenas o Governo e o Primeiro-Ministro — cuja acção nem sempre compreendemos muito bem, devemos reconhecê-lo — que trabalharam bem; foram muitos outros; foi, porventura, também o Sr. Deputado Pacheco Pereira, que deu alguma contribuição para que o que agora aconteceu tenha acontecido.

Por esta razão, preferimos a redacção do voto apresentado pelo Partido Socialista à do PSD.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Quanto ao voto n.º 148/V, de saudação pela comemoração do 1.º de Maio, congratulamo-nos com a sua apresentação. Está redigido num estilo classista, que julgávamos já ultrapassado no Partido Socialista, e um

pouco confuso, pois não sabemos o que é, propriamente, o reconhecimento de «heróis anónimos». No entanto, vamos votá-los a favor, porque a sua parte final deixanos antever que a luta dos trabalhadores tem hoje um significado que ultrapassou a luta de classes e que é, definitivamente, uma luta pela liberdade e pela democracia.

Vamos também votar a favor do voto n.º 150/V, de congratulação pela realização das II Jornadas sobre Timor-Leste. Não são de mais as iniciativas que visem sublinhar o sofrimento a que está sujeito o povo de Timor e a necessidade que todos temos de dar uma colaboração. Nós, com uma especial responsabilidade que devemos assumir com o mesmo desassombro com que fazemos votos para que em Angola haja a paz, nós, com especial responsabilidade, devemos dar a nossa colaboração para que a actual situação em Timor possa cessar.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não havendo objecções, a Mesa daria agora a palavra ao Sr. Deputado João Corregedor da Fonseca, que, apesar de não dispor de tempo para intervir, diligenciou muito bem para a apresentação do voto de Congratulação pela realização das II Jornadas sobre Timor-Leste.

Pausa.

Para uma intervenção, tem, pois, a palavra o Sr. Deputado João Corregedor da Fonseca.

O Sr. João Corregedor da Fonseca (Indep.): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: A grave situação que se vive em Timor-Leste, vítima da opressão da potência invasora, a Indonésia, preocupa cada vez mais a opinião pública, não só a portuguesa mas também a de outras regiões do mundo.

Por esse motivo, consideramos extremamente positiva a iniciativa da Reitoria da Universidade do Porto em promover a realização das II Jornadas sobre Timor, que, durante quatro dias, reuniram personalidades de relevo, nacionais e estrangeiras, convedores daquela problemática, e cujas intervenções valorizaram o debate a que, felizmente — e digo isto com satisfação —, a generalidade dos órgãos de comunicação social dedicou particular atenção.

Como fica expresso no voto, subscrito por deputados de todos os grupos parlamentares, foram apresentados depoimentos dolorosos que comprovam a constante violação dos Direitos Humanos do sacrificado povo de Timor-Leste, facto a que a comunidade internacional não pode ficar indiferente.

Há que por termo a esta lamentável situação!

A Reitoria da Universidade do Porto e o incansável Prof. Barbedo de Magalhães, apoiados por grupos de solidariedade para com o povo de Timor, concorreram, com a sua responsável iniciativa, para um mais conveniente esclarecimento público de um dos mais dolorosos e graves problemas que afectam a humanidade.

Hoje, mesmo, a Comissão Eventual para Acompanhamento da Situação em Timor Leste recebeu um dos participantes nas Jornadas, vindo de Nova Iorque, o bispo resignatório da Igreja Anglicana de Nova Iorque, que expôs à Assembleia da República os seus pontos de vista e preocupações.

Aliás, ciente da importância da iniciativa da Reitoria da Universidade do Porto, a Comissão Parlamentar não deixou — e ainda bem! — de participar activamente nos

trabalhos, através de alguns dos deputados que a integram e que tiveram oportunidade de recolher muitos e valiosos elementos que se irão revelar úteis para a sua actividade.

Ao saudarmos os organizadores das II Jornadas sobre Timor Leste só nos resta aguardar que esta iniciativa outras se sigam, a vários níveis, em Portugal e no estrangeiro, para uma mais adequada sensibilização da opinião pública mundial, facto este que pode concorrer para que, rapidamente, se encontre a solução mais justa para o sofredor povo de Timor Leste, ou seja, a sua autodeterminação e independência de acordo com a Constituição da República Portuguesa.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos passar à votação do voto n.º 147/V (PSD), de congratulação pelos resultados do encontro de Évora entre as delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA, com vista à concretização da paz naquele país.

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD e do PRD, votos contra do PS e abstenções do PCP, do CDS e do deputado independente João Corregedor da Fonseca.

É o seguinte:

Voto n.º 147/V

Realizou-se recentemente em Évora um encontro entre delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA.

Esse encontro culminou um longo processo de negociações indirectas e pôs pôr a primeira vez em contacto directo as duas partes na longa guerra civil que dilacera Angola.

Nestas circunstâncias, a Assembleia da República congratula-se com os significativos passos dados para a concretização da paz em Angola.

Congratula-se com o facto desse encontro se ter realizado em Portugal e pelo relevante papel do Governo português e, em particular, do Primeiro-Ministro, tal como é reconhecido, explicitamente, pelas partes em presença.

Vamos agora votar o voto n.º 149/V (PS), de congratulação pelos resultados do encontro de Évora entre as delegações do Governo da República Popular de Angola e da UNITA, com vista à concretização da paz naquele país.

Submetido à votação, foi rejeitado, com votos contra do PSD e votos a favor do PS, do PCP, do PRD, do CDS e do deputado independente João Corregedor da Fonseca.

Era o seguinte:

Voto n.º 149/V

Delegações do Governo Popular de Angola e da UNITA reuniram-se, recentemente, em Évora, num encontro que se revestiu da maior importância para a viabilização da paz em Angola.

Este encontro ficará como um marco decisivo do percurso da paz, pois representa a abertura de um

espaço de diálogo directo onde, mais facilmente, se podem concertar os entendimentos necessários à paz, ao desenvolvimento e ao progresso de Angola.

A Assembleia da República, como órgão representativo do povo português, congratula-se com estas iniciativas e com o facto de elas se terem verificado, em Portugal, ciente de que isto representa a sensibilidade de dois povos cuja amizade e história comuns são valores perduráveis que queremos estreitar.

Srs. Deputados, vamos votar o voto n.º 148/V (PS), de saudação pela comemoração do 1.º de Maio.

Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD, do PS, do PCP, do PRD, do CDS e do deputado independente João Corregedor da Fonseca e a abstenção do deputado do PSD Armando Cunha.

É o seguinte:

Voto n.º 148/V

Saudamos mais um 1.º de Maio sobre um século de luta e de festa dos trabalhadores portugueses: de luta, sempre; de festa, interrompida e retomada há 16 anos em liberdade.

O PS lembra hoje os resistentes trabalhadores e sindicalistas, heróis anónimos, clandestinos na vida e na história, cujo reconhecimento tarda, porque subsistem preconceitos culturais na nossa sociedade que é importante erradicar.

Porém, a luta não acabou. Pelo contrário, ela aviva-se, porque a democracia e a liberdade não estarão cumpridas enquanto a cidadania estiver arredada da vida das empresas e das relações laborais e enquanto a lei não chegar a todos os postos de trabalho ou houver marginalizados do sistema.

Este ano, a festa foi maior em todo o mundo: novos horizontes e novas relações entre os povos, para as quais os trabalhadores e sindicatos muito contribuiram, renovam a esperança de uma vida melhor em paz e liberdade.

Srs. Deputados, vamos proceder à votação do voto n.º 150/V (PSD, PS, PCP, PRD, CDS, Os Verdes e Deputados Independentes João Corregedor da Fonseca e Raúl Castro), de congratulação pela realização das II Jornadas sobre Timor Leste, promovidas pela Reitoria da Universidade do Porto.

Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade, registando-se a ausência dos deputados independentes Carlos Macedo, Helena Roseta e Raul Castro.

É o seguinte:

Voto n.º 150/V

Realizaram-se nos dias 28, 29 e 30 de Abril e 1 de Maio às II Jornadas sobre Timor Leste, promovidas pela Reitoria da Universidade do Porto, nas quais participaram representantes da Comissão Eventual para Acompanhamento da Situação em Timor-Leste, grupos de solidariedade com o povo de Timor, personalidades religiosas, políticas e culturais, nacionais e estrangeiras, nomeadamente dos Estados Unidos, da Grã-Bretanha e da Austrália, e ainda o

bispo resignatário anglicano de Nova Iorque, Paul Moore, e um elemento do Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Durante as Jornadas, procedeu-se a uma ampla reflexão sobre aquele grave problema, sendo de destacar os depoimentos recolhidos sobre a reiterada violação dos direitos humanos do povo de Timor Leste por parte da potência invasora.

A Assembleia da República saúda a realização das II Jornadas sobre Timor-Leste, congratula-se pelo êxito desta iniciativa e reafirma a sua disponibilidade para, no âmbito das suas atribuições, desenvolver todos os esforços tendo em vista contribuir para se alcançar o objectivo constitucional da autodeterminação e independência de Timor Leste.

Srs. Deputados, a nossa próxima reunião plenária terá lugar amanhã, às 10 horas, e terá como ordem do dia a discussão do projecto de lei n.º 524/V, apresentado pelo PSD, que altera os artigos 1.º, 4.º e 10.º da Lei n.º 9/90, de 1 de Março, relativo às incompatibilidades de cargos políticos e altos cargos públicos.

Está encerrada a sessão.

Eram 20 horas.

Entraram durante a sessão os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social-Democrata (PPD/PSD):

Abílio de Mesquita Araújo Guedes.
Carlos Manuel Oliveira da Silva.
Dinah Serrão Alhandra.
Flausino José Pereira da Silva.
Francisco João Bernardino da Silva.
Gilberto Parca Madail.
Guilherme Henrique V. Rodrigues da Silva.
Jaime Gomes Mil-Homens.
João Álvaro Poças Santos.
João Soares Pinto Montenegro.
José Alberto Puig dos Santos Costa.
José Ângelo Ferreira Correia.
José Luís de Carvalho Lalanda Ribeiro.
José Manuel Rodrigues Casqueiro.
José Mário Lemos Damião.
Luís Amadeu Barradas Amaral.
Manuel Joaquim Baptista Cardoso.
Maria Leonor Beleza M. Tavares.
Pedro Domingos de S. e Holstein Campilho.
Vasco Francisco Aguiar Miguel.
Vítor Pereira Crespo.

Partido Socialista (PS):

Alberto Arons Braga de Carvalho.
António José Sanches Esteves.

Carlos Manuel Natividade Costa Candal.
Hélder Oliveira dos Santos Filipe.
Jaime José Matos da Gama.
José Apolinário Nunes Portada.
José Carlos P. Basto da Mota Torres.
José Luís do Amaral Nunes.
Mário Augusto Sottomayor Leal Cardia.
Rui António Ferreira Cunha.

Partido Comunista Português (PCP):

Maria Lufsa Amorim.
Maria Odete Santos.

Partido Renovador Democrático (PRD):

Francisco Barbosa da Costa.
Rui José dos Santos Silva.

Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:

Partido Social-Democrata (PPD/PSD):

Álvaro José Rodrigues Carvalho.
António Maria Pereira.
Arnaldo Ângelo Brito Lhamas.
Henrique Nascimento Rodrigues.
João José da Silva Maçãs.
Jorge Paulo Seabra Roque da Cunha.
José Luís Bonifácio Ramos.
Luís da Silva Carvalho.
Manuel José Dias Soares Costa.
Pedro Augusto Cunha Pinto.
Rui Gomes da Silva

Partido Socialista (PS):

Alberto Manuel Avelino.
António Carlos Ribeiro Campos.
Manuel Alegre de Melo Duarte.
Maria do Céu Oliveira Esteves.

Partido Comunista Português (PCP):

Domingos Abrantes Ferreira.
João Camilo Carvalhal Gonçalves.
José Manoel Antunes Mendes.
Lino António Marques de Carvalho.
Luís Manuel Loureiro Roque.
Manuel Rogério Sousa Brito.
Octávio Rodrigues Pato.

Centro Democrático Social (CDS):

Narana Sinai Coissoró.

AS REDACTORAS: Anita Pinto da Cruz — Cacilda Nordeste — Maria Leonor Ferreira.

DIÁRIO da Assembleia da República

Depósito legal n.º 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Didírio da República* desde que não trагam apostila a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.



1 — Preço de página para venda avulso, 5\$; preço por linha de anúncio, 104\$.

2 — Para os novos assinantes do *Didírio da Assembleia da República*, o período da assinatura será compreendido de Janeiro a Dezembro de cada ano. Os números publicados em Novembro e Dezembro do ano anterior que completam a legislatura serão adquiridos ao preço de capa.

3 — Os prazos de reclamação de faltas do *Didírio da República* para o continente e regiões autónomas e estrangeiro são, respectivamente, de 30 e 90 dias à data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO 190\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República» deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex