



# DIÁRIO

## da Assembleia da República

VII LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1995-1996)

### REUNIÃO PLENÁRIA DE 16 DE FEVEREIRO DE 1996

Presidente: Ex.<sup>mo</sup> Sr. António de Almeida Santos

Secretários: Ex.<sup>mos</sup> Srs. Artur Rodrigues Pereira dos Penedos  
Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco  
João Cerveira Corregedor da Fonseca  
José Ernesto Figueira dos Reis

## S U M Á R I O

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 30 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa dos projectos de lei n.º 90 a 100/VII, das propostas de lei n.º 9 a 11/VII, da ratificação n.º 16/VII e de diversos requerimentos.

Foi aprovado um parecer da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias autorizando um Deputado do PS a depor em tribunal.

Nos termos do artigo 77.º do Regimento, procedeu-se a um debate de urgência, requerido pelo PSD, sobre a anunciada suspensão de obras no âmbito do Plano Rodoviário Nacional, tendo usado da palavra, a diverso título, além do Sr. Ministro do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território (João Cravinho) e do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas (Crisóstomo Teixeira), os Srs. Deputados Guilherme Silva (PSD),

Júlio Faria, Paulo Neves e Manuel Vargues (PS), Macário Correia (PSD), José Junqueiro e Joel Hasse Ferreira (PS), José Calçada (PCP), Nuno Abecasis (CDS-PP), Isabel Castro (Os Verdes) e Ferreira do Amaral (PSD).

Foi aprovado o projecto de resolução n.º 10/VII — Para a realização de um inquérito parlamentar (CDS-PP) — e baixaram, a requerimento do PSD, à Comissão de Administração do Território, Poder Local, Equipamento Social e Ambiente, para reapreciação, os projectos de lei n.º 20/VII — Transferência de jurisdição de bens imóveis do domínio público para os municípios (Os Verdes) —, 85/VII — Delimita as competências e jurisdição sobre a zona ribeirinha do estuário do Tejo (PCP) — e 87/VII — Sobre a gestão das zonas ribeirinhas em meio urbano (PS).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 12 horas e 20 minutos.

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

*Eram 10 horas e 30 minutos.*

*Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:*

**Partido Socialista (PS):**

Acácio Manuel de Frias Barreiros.  
Adérito Joaquim Ferro Pires.  
Agostinho Marques Moleiro.  
Aires Manuel Jacinto de Carvalho.  
Alberto de Sousa Martins.  
Albino Gonçalves da Costa.  
António Alves Marques Júnior.  
António Alves Martinho.  
António Bento da Silva Galamba.  
António de Almeida Santos.  
António Fernandes da Silva Braga.  
António Fernando Marques Ribeiro Reis.  
António Jorge Mammerrickx da Trindade.  
António José Gavino Paixão.  
António José Guimarães Fernandes Dias.  
Arnaldo Augusto Homem Rebelo.  
Artur Clemente Gomes de Sousa Lopes.  
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho.  
Artur Rodrigues Pereira dos Penedos.  
Carlos Alberto Cardoso Rodrigues Beja.  
Carlos Alberto Dias dos Santos.  
Carlos Justino Luís Cordeiro.  
Carlos Manuel Amândio.  
Carlos Manuel Luís.  
Cláudio Ramos Monteiro.  
Domingos Fernandes Cordeiro.  
Eduardo Ribeiro Pereira.  
Eurico José Palheiros de Carvalho Figueiredo.  
Fernando Alberto Pereira Marques.  
Fernando Antão de Oliveira Ramos.  
Fernando Garcia dos Santos.  
Fernando Manuel de Jesus.  
Fernando Pereira Serrasqueiro.  
Francisco Fernando Osório Gomes.  
Francisco José Pereira de Assis Miranda.  
Francisco José Pinto Camilo.  
Gonçalo Matos Correia de Almeida Velho.  
Henrique José de Sousa Neto.  
João Carlos da Costa Ferreira da Silva.  
João Rui Gaspar de Almeida.  
João Soares Palmeiro Novo.  
Joaquim Moreira Raposo.  
Joaquim Sebastião Sarmiento da Fonseca Almeida.  
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira.  
Joel Maria da Silva Ferro.  
Jorge Lacão Costa.  
Jorge Manuel Damas Martins Rato.  
Jorge Manuel Fernandes Valente.  
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro.  
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro.  
José Afonso Teixeira de Magalhães Lobão.  
José Alberto Cardoso Marques.  
José António Ribeiro Mendes.  
José Carlos Correia Mota de Andrade.  
José Carlos da Cruz Lavrador.  
José Carlos das Dores Zorrinho.  
José Carlos Lourenço Tavares Pereira.

José da Conceição Saraiva.  
José de Matos Leitão.  
José Ernesto Figueira dos Reis.  
José Fernando Rabaça Barradas e Silva.  
José Manuel de Medeiros Ferreira.  
José Manuel Marques da Silva Lemos.  
José Manuel Niza Antunes Mendes.  
José Manuel Rosa do Egípto.  
José Manuel Santos de Magalhães.  
José Pinto Simões.  
Jovita de Fátima Romano Ladeira Matias.  
Júlio Manuel de Castro Lopes Faria.  
Laurentino José Monteiro Castro Dias.  
Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal.  
Manuel Afonso da Silva Strecht Monteiro.  
Manuel Alberto Barbosa de Oliveira.  
Manuel Alegre de Melo Duarte.  
Manuel Francisco dos Santos Valente.  
Manuel Jorge Pedrosa Forte de Goes.  
Manuel Martinho Pinheiro dos Santos Gonçalves.  
Manuel Porfírio Varges.  
Maria Amélia Macedo Antunes.  
Maria Celeste Lopes da Silva Correia.  
Maria da Luz Gameiro Beja Ferreira Rosinha.  
Maria do Carmo de Jesus Amado Sequeira.  
Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro.  
Maria Fernanda dos Santos Martins Catarino Costa.  
Maria Helena do Rego da Costa Salema Roseta.  
Maria Isabel Ferreira Coelho de Sena Lino.  
Maria Jesuína Carrilho Bernardo.  
Mário Manuel Videira Lopes.  
Martim Afonso Pacheco Gracias.  
Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque.  
Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura.  
Nelson Madeira Baltazar.  
Nuno Manuel Pereira Baltazar Mendes.  
Osvaldo Alberto Rosário Sarmiento e Castro.  
Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte.  
Paulo Jorge dos Santos Neves.  
Pedro Luís da Rocha Baptista.  
Pedro Ricardo Cavaco Castanheira Jorge.  
Raimundo Pedro Narciso.  
Raúl d' Assunção Pimenta Rego.  
Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz.  
Rui do Nascimento Rabaça Vieira.  
Rui Manuel dos Santos Namorado.  
Sérgio Humberto Rocha de Ávila.  
Sérgio Paulo Mendes de Sousa Pinto.  
Victor Brito de Moura.

**Partido Social Democrata (PSD):**

Adalberto Paulo da Fonseca Mendo.  
Álvaro dos Santos Amaro.  
Álvaro José Brilhante Laborinho Lúcio.  
Álvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto.  
Amândio Santa Cruz Domingues Basto Oliveira.  
Antonino da Silva Antunes.  
António Costa Rodrigues.  
António de Carvalho Martins.  
António Fernando da Cruz Oliveira.  
António Germano Fernandes de Sá e Abreu.  
António Joaquim Correia Vairinhos.  
António Jorge de Figueiredo Lopes.  
António Moreira Barbosa de Melo.  
António Paulo Martins Pereira Coelho.

António Roleira Marinho.  
 António Soares Gomes.  
 Arménio dos Santos.  
 Artur Ryder Torres Pereira.  
 Bernardino Manuel de Vasconcelos.  
 Carlos Alberto Pinto.  
 Carlos Manuel de Sousa Encarnação.  
 Carlos Manuel Duarte de Oliveira.  
 Carlos Manuel Marta Gonçalves.  
 Carlos Miguel Maximiano de Almeida Coelho.  
 Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco.  
 Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.  
 Fernando José Antunes Gomes Pereira.  
 Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho.  
 Fernando Santos Pereira.  
 Filomena Maria Beirão Mortágua Salgado Freitas Bordalo.  
 Francisco Antunes da Silva.  
 Francisco José Fernandes Martins.  
 Francisco Xavier Pablo da Silva Torres.  
 Gilberto Parca Madail.  
 Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva.  
 Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves.  
 Hugo José Teixeira Velosa.  
 João Álvaro Poças Santos.  
 João Bosco Soares Mota Amaral.  
 João do Lago de Vasconcelos Mota.  
 João Eduardo Guimarães Moura de Sá.  
 Joaquim Fernando Nogueira.  
 Joaquim Manuel Cabrita Neto.  
 Joaquim Martins Ferreira do Amaral.  
 Jorge Paulo de Seabra Roque da Cunha.  
 José Álvaro Machado Pacheco Pereira.  
 José Augusto Santos da Silva Marques.  
 José Bernardo Veloso Falcão e Cunha.  
 José de Almeida Cesário.  
 José Guilherme Reis Leite.  
 José Macário Custódio Correia.  
 José Manuel Costa Pereira.  
 José Manuel Nunes Liberato.  
 José Mário de Lemos Damião.  
 Lucília Maria Samoreno Ferrá.  
 Luís Carlos David Nobre.  
 Luís Filipe Menezes Lopes.  
 Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes.  
 Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes.  
 Manuel Acácio Martins Roque.  
 Manuel Alves de Oliveira.  
 Manuel Castro de Almeida.  
 Manuel Filipe Correia de Jesus.  
 Manuel Maria Moreira.  
 Maria do Céu Baptista Ramos.  
 Maria Eduarda de Almeida Azevedo.  
 Maria Fernanda Cardoso Correia da Mota Pinto.  
 Maria Luísa Lourenço Ferreira.  
 Maria Manuela Aguiar Dias Moreira.  
 Maria Manuela Dias Ferreira Leite.  
 Maria Teresa Pinto Basto Gouveia.  
 Mário da Silva Coutinho Albuquerque.  
 Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva.  
 Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas.  
 Pedro Augusto Cunha Pinto.  
 Pedro Domingos de Souza e Holstein Campilho.  
 Pedro José da Vinha Rodrigues Costa.  
 Pedro Manuel Cruz Roseta.  
 Pedro Manuel Mamede Passos Coelho.  
 Rolando Lima Lalandia Gonçalves.

Rui Fernando da Silva Rio.  
 Sérgio André da Costa Vieira.

Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP):

António Afonso de Pinto Galvão Lucas.  
 António Bernardo Aranha da Gama Lobo Xavier.  
 Ismael António dos Santos Gomes Pimentel.  
 Jorge Alexandre Silva Ferreira.  
 Manuel Fernando da Silva Monteiro.  
 Manuel Maria Mendonça da Silva Carvalho.  
 Maria Helena Pereira Nogueira Santo.  
 Maria José Pinto da Cunha Avilez Nogueira Pinto.  
 Maria Manuela Guedes Outeiro Pereira Moniz.  
 Nuno Jorge Lopes Correia da Silva.  
 Nuno Kruz Abecasis.  
 Paulo Sacadura Cabral Portas.  
 Rui Manuel Pereira Marques.  
 Sílvia Rui Neves Correia Gonçalves Cervan.

Partido Comunista Português (PCP):

António Filipe Gaião Rodrigues.  
 António João Rodeia Machado.  
 Bernardino José Torrão Soares.  
 João António Gonçalves do Amaral.  
 João Cerveira Corregedor da Fonseca.  
 José Fernando Araújo Calçada.  
 Lino António Marques de Carvalho.  
 Luís Manuel da Silva Viana de Sá.  
 Maria Luísa Raimundo Mesquita.  
 Maria Odete dos Santos.  
 Octávio Augusto Teixeira.

Partido Ecologista Os Verdes (PEV):

Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia.  
 Isabel Maria de Almeida e Castro.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai dar conta dos diplomas, dos requerimentos e das respostas a requerimentos que deram entrada na Mesa.

O Sr. Secretário (Artur Penedos): — Srs. Deputados, deram entrada na Mesa, e foram admitidos, os seguintes diplomas: projectos de lei n.º 90/VII — Altera o Código Penal (CDS-PP), que baixa à 1.ª Comissão; 91/VII — Lei do desenvolvimento florestal (PSD), que baixa às 4.ª e 10.ª Comissões; 92/VII — Círculo eleitoral de emigração transoceânica (PS, PSD, CDS-PP, PCP e Os Verdes), que baixa às 1.ª e 2.ª Comissões; 93/VII — Alteração à Lei n.º 108/91, de 17 de Agosto (Conselho Económico e Social) (PSD), que baixa às 1.ª e 12.ª Comissões; 94/VII — Processo de criação e instituição das regiões administrativas (PCP), que baixa às 1.ª e 4.ª Comissões; 95/VII — Elevação da povoação de S. João de Areias à categoria de vila (PSD), que baixa à 4.ª Comissão; 96/VII — Alteração à Lei n.º 142/85, de 18 de Novembro (Lei-Quadro da Criação de Municípios) (PSD), que baixa à 4.ª Comissão; 97/VII — Criação do concelho de Fátima (PSD), que baixa à 4.ª Comissão; 98/VII — Criação da freguesia de Gândaras (PS), que baixa à 4.ª Comissão; 99/VII — Confere a todos os trabalhadores o direito ao subsídio de Natal (PCP), que baixa às 1.ª e 8.ª Comissões; 100/VII — Estatuto remuneratório dos titulares de cargos políticos (CDS-PP), que baixa à 1.ª Comissão; propostas de lei n.º 9/VII — Grandes Opções do

Plano para 1996; 10/VII — Orçamento do Estado para 1996; e 11/VII — Altera a Lei n.º 58/90, de 7 de Setembro (Regime da Actividade de Televisão); e a ratificação n.º 16/VII, relativa ao Decreto-Lei n.º 5-A/96, de 29 de Janeiro (Modifica a composição e reformula o Conselho Consultivo da Juventude) (PSD).

Nas últimas reuniões plenárias foram apresentados à Mesa os seguintes requerimentos: no dia 6 de Fevereiro corrente, ao Ministério da Cultura, formulado pelo Sr. Deputado António Reis; ao Ministério para a Qualificação e o Emprego, formulado pelo Sr. Deputado António Filipe; aos Ministérios da Educação e do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território, formulado pela Sr.ª Deputada Isabel Castro; ao Governador do Banco de Portugal, formulado pelo Sr. Deputado Gavino Paixão; à Câmara Municipal de Vila Nova de Poiares, formulado pelo Sr. Deputado Ricardo Castanheira; na reunião plenária de 7 de Fevereiro corrente, ao Governo e ao Ministério da Cultura, formulados pelo Sr. Deputado Fernando Pereira Marques; ao Ministério da Saúde, formulado pelo Sr. Deputado Carlos Amândio; ao Ministério do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território, formulados pelos Srs. Deputados Jovita Matias, Macário Correia e Pacheco Pereira; ao Ministério da Justiça, formulado pelo Sr. Deputado Antão Ramos; aos Ministérios da Administração Interna e dos Negócios Estrangeiros, formulados pela Sr.ª Deputada Manuela Aguiar; ao Governo, formulado pelo Sr. Deputado Miguel Relvas.

Entretanto, deu entrada na Mesa um relatório e parecer da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos Liberdades e Garantias, tendo, de acordo com o solicitado pelo 1.º Juízo do Tribunal Judicial da Comarca de Felgueiras, emitido parecer no sentido de autorizar o Sr. Deputado Júlio Faria (PS) a depor por escrito, como testemunha, num processo que se encontra pendente naquele tribunal.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, está em apreciação. Não havendo inscrições, vamos votar o parecer.

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade, registando-se a ausência de Os Verdes.*

Srs. Deputados, a sessão de hoje é totalmente preenchida, em período da ordem do dia, por um debate de urgência, requerido pelo Grupo Parlamentar do PSD ao abrigo do artigo 77.º do Regimento, sobre a anunciada suspensão de obras no âmbito do Plano Rodoviário Nacional.

Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Guilherme Silva.

O Sr. Guilherme Silva (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Ministro do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: O Grupo Parlamentar do PSD, face à gravidade das declarações públicas do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas, no sentido de que o Governo iria abandonar, suspender ou adiar infra-estruturas essenciais já previstas e programadas no âmbito do Plano Rodoviário Nacional — e que a proposta de lei do Orçamento do Estado confirma —, entendeu que os graves prejuízos que daí advirão, em particular para as populações do interior do País, a par de todas as demais consequências sociais e económicas, eram suficientemente relevantes para justificar este debate de urgência.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Muito bem!

O Orador: — De igual modo, a circunstância de, proximamente, a Assembleia ir apreciar e debater a proposta de lei do Orçamento do Estado, na esperança de sensibilizarmos o Governo e a maioria para a solidariedade devida para com as populações mais isoladas ou carecidas de melhores acessos rodoviários, para o desemprego que ocasionará o abandono destes investimentos públicos e os custos acrescidos para o País que advirão do facto de mais tarde, com incertos apoios comunitários, se virem eventualmente a retomar alguns dos projectos já postos a concurso, constitui também razão bastante para a realização deste debate.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: No contrato de legislatura dos «Estados Gerais para uma Nova Maioria», o PS não deixou de referir, em crítica aos Governos do PSD, que «não houve uma opção forte pela modernização da rede viária do interior».

Era suposto, agora que é Governo, que o PS levasse por diante tal opção. Por sua vez, no programa eleitoral do PS e da nova maioria consignou-se: «é prioritário o desenvolvimento e implementação do plano rodoviário nacional». E referia-se mesmo que é «no conjunto destes objectivos que releva a especial atenção que deve merecer a rede viária das regiões interiores, no sentido de criar condições de equilibrado desenvolvimento económico e social, por forma a permitir a fixação das populações e o crescimento sustentado dos centros urbanos de média dimensão».

No Programa do Governo presente à Assembleia da República, consta: «o desenvolvimento das infra-estruturas rodoviárias deverá ser enquadrado na política de desenvolvimento regional, quer para garantir um bom funcionamento das relações entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e outros centros urbanos quer para sustentar o objectivo de recuperação/revitalização de pólos urbanos do interior». E fixava-se, no mesmo Programa, como prioridades: «auto-estradas ou itinerários principais de alta densidade; itinerários complementares de áreas com elevada densidade urbana; restantes itinerários principais e itinerários complementares».

São estas as promessas assumidas, são estas as prioridades fixadas.

Porém, logo no primeiro Orçamento do Estado as promessas são esquecidas e as prioridades preteridas.

Assim, e de uma assentada, ficaram para trás e foram atirados para as «calendas gregas» os seguintes projectos: em parte do Itinerário Principal n.º 2, a ligação de Trancoso ao Itinerário Principal n.º 5, afectando entre outras as populações de Celorico, Almeida, Trancoso e outras da Beira Interior e de Trás-os-Montes; no Itinerário Principal n.º 8, o troço de Vila Verde de Ficalho, afectando o sul do Alentejo e os acessos à fronteira com Espanha; o troço Padronelo/Mesão Frio, afectando as populações de Trás-os-Montes; no Itinerário Principal n.º 1, a ligação de Santana a São Marcos da Serra, afectando as populações do Algarve; no Itinerário Principal n.º 2, o troço Guarda/Covilhã, centro universitário e industrial com carências rodoviárias; no Itinerário Principal n.º 3, o troço Santa Eulália/Truxemil; no Itinerário Principal n.º 6, o troço Abrantes/Mourisca; no Itinerário Complementar n.º 1, a ligação Estarreja/Angeja; ainda no Itinerário Complementar n.º 1, a ligação Apúlia/Ponte do Neiva; no Itinerário Complementar n.º 8, a ligação Pombal/auto-estrada; a via rápida de Gondomar; a variante Braga/Prado; a estrada de Baião, importantíssima para o descongestionamento daquela zona; a ligação de Barcelos à auto-estrada; a auto-estrada paralela ao Itinerário Principal

n.º 5; a auto-estrada Famalicão/Guimarães; a auto-estrada Viana/Braga/Guimarães/Amarante; e a auto-estrada do Algarve.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Muito bem!

O Orador: — É espantoso pretender agora o Governo justificar-se com a prioridade das políticas sociais, como se elas se opusessem e tivessem de ser forçosamente excluídas pelo que designa, com intenção pejorativa, por «política do betão e do alcatrão».

Cabe perguntar se o betão com que se constrói uma escola ou um hospital não constitui instrumento indispensável à mais preocupada das políticas sociais!

De igual modo, cabe também perguntar se as vias rodoviárias que levam o desenvolvimento às populações afastadas do interior não constituem também um dos mais importantes meios para a melhoria do seu bem-estar económico e social!

Isto para não falar já da maior de todas as preocupações sociais de hoje — o emprego —, que o investimento neste sector das obras públicas proporciona e gera de uma forma disseminada um pouco por todo o País.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Esta decisão do Governo foi, manifestamente, tomada sem razão e sem coração!

A verdade que o Governo tenta habilmente ocultar e mediaticamente disfarçar é a de que as populações mais desfavorecidas do interior começam a pagar o preço do facilitismo e da demagogia da abolição das portagens, da suspensão das propinas e de outras medidas que importam a perda de centenas de milhões de contos da receita do Estado.

É inadmissível que seja o Governo a fomentar a quebra de solidariedade por parte dos que já beneficiam de boas infra-estruturas para com os que, mais afastados e mais desfavorecidos, tão carecidos estão ainda de equipamentos e de acessos viários.

Vozes do PSD: — Muito bem!

O Orador: — Nesta matéria, profundas diferenças nos afastam dos socialistas.

Na verdade, tivemos sempre o senso de fazer sem prometer. Ao invés, e como os factos demonstram, o Partido Socialista promete, para não cumprir.

Aplausos do PSD.

Sr. Presidente, Srs. Deputados: Na esperança ainda de que a abertura ao diálogo, a auscultação do sentir das populações, a atenção às advertências dos partidos da oposição, que o Governo e a nova maioria tanto proclamam, não sejam apenas mais um *slogan* de *marketing* político, o Grupo Parlamentar do PSD vai apresentar imediatamente na Mesa um projecto de deliberação, onde se manifesta a solidariedade com as populações afectadas pela decisão do Governo de não cumprir o Plano Rodoviário Nacional e se recomenda ao Governo que repondere tal decisão, de modo a que o Orçamento do Estado possa ainda assegurar a concretização de obras e projectos cujo abandono, ao contrário do que o Governo e a maioria proclamam, revela uma profunda falta de consciência social.

Aplausos do PSD.

Entretanto, assumiu a presidência o Sr. Vice-Presidente João Amaral.

O Sr. Presidente: — Antes de mais, quero assinalar a presença nas galerias de um grupo de alunos da Escola Secundária Camilo Castelo Branco, de Vila Nova de Famalicão, da Escola C+S Vasco da Gama, da Portela, da Escola Secundária Dr. Carlos Celestino Gomes, de Ílhavo, da Escola Secundária de Vila Real de Santo António, e da Escola Secundária de Garcia da Orta. Srs. Deputados, para eles peço a vossa habitual saudação.

Aplausos gerais, de pé.

Para pedir esclarecimentos ao Sr. Deputado Guilherme Silva, inscreveram-se os Srs. Deputados Júlio Faria, Paulo Neves e Manuel Varges.

Tem a palavra o Sr. Deputado Júlio Faria.

O Sr. Júlio Faria (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Guilherme Silva, em minha opinião, este debate sobre a anunciada suspensão de obras no âmbito do Plano Rodoviário Nacional está viciado. O que deveríamos estar a fazer era o debate sobre as etapas ou fases do Plano Rodoviário Nacional que um membro da sua bancada, hoje aí sentado e anterior responsável por esta área, prometeu e anunciou ao País, e sucessivamente adiou. Era esse o debate que importava fazer hoje!

O Sr. Manuel Varges (PS): — Muito bem!

O Orador: — Deveríamos estar a discutir se era possível levar à prática os propósitos anunciados, desde 1987, para serem cumpridos em 1990, mais tarde, para serem cumpridos em 1993, e depois em 1995. Mais: deveríamos discutir quando é possível cumprir esse Plano Rodoviário Nacional. Era isso que hoje importava discutir!

Naturalmente, como temos hoje a presença do Governo, queremos interpelá-lo sobre quando considera que é possível levarmos à prática o Plano Rodoviário Nacional, que está por executar, sabendo a capacidade da Junta Autónoma de Estradas e da Brisa e as disponibilidades financeiras, quer do Orçamento do Estado quer dos fundos comunitários. Se assim fosse e fôssemos capazes de o fasear, estaríamos a evitar que hoje, aqui, transformássemos este debate num julgamento do anterior ministro, que sucessivamente fez promessas e sucessivamente as adiou, mas, depois, pretende interpelar quem está em exercício de funções há apenas três meses.

Aplausos do PS.

Talvez valesse a pena lembrar, por exemplo, os tempos idos de 1990, mais concretamente o mês de Julho desse mesmo ano, quando, no Porto, o então Primeiro-Ministro, acompanhado do então responsável pelo ministério, anunciava a execução de um plano de 40 milhões de contos, com a calendarização dos diversos itinerários principais, auto-estradas e itinerários complementares, para resolver, de uma vez por todas, o problema da Região Norte. Poderia facultar — estará à disposição de V. Ex.ª, se o pretender — fotocópia do documento lido ou com base no qual foi feita a intervenção do Sr. Primeiro-Ministro e do Sr. Ministro da tutela na altura. Vou recordar apenas três itinerários, o Itinerário Principal n.º 9, o Itinerário Complementar n.º 24 e o Itinerário Complementar n.º 25, com as diversas fases anunciadas desde os segundos e terceiros trimestres de 1992 e 1993. Estamos em 1996 e nenhuma destas fases está executada. Mais: há itinerários, como o Itinerário Principal

n.º 9, por exemplo, que nem sequer têm um estudo prévio concluído, nem há estudo de impacte ambiental. Assim, como é que se pode estar a prometer às populações que esse itinerário vai ser concluído em determinada data? Era isto que importava que tivéssemos presente.

É com base na capacidade da Brisa e da Junta Autónoma de Estradas (JAE) em estudos de impacte ambiental, que não existem em muitos deles, em projectos e em disponibilidades financeiras que podemos dizer: é possível fazer isto e é isto que vamos fazer.

O que se verifica é que estamos a pretender confrontar o Governo com propósitos anteriormente anunciados, sem a efectiva capacidade de realização. Dei nota de três itinerários, mas poderiam ser mais!

Era, portanto, desejável que se dissesse ao Governo, aqui presente: «era isto que tínhamos anunciado, cujo financiamento temos assegurado; temos a disponibilidade para este projecto, temos o estudo de impacte ambiental, temos os terrenos libertos e não foi efectuado». Era isto que seria desejável. Só assim fariam deste debate um debate sério.

*Aplausos do PS.*

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Sr. Deputado Guilherme Silva, há ainda outros pedidos de esclarecimento. Deseja responder já ou no fim?

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — No fim, Sr. Presidente.

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Antes de dar a palavra ao Sr. Deputado Paulo Neves para pedir esclarecimentos, informo a Câmara de que, no termo deste debate, se procederá a votações, para o que solicito a presença de todos os Srs. Deputados.

Tem, então, a palavra, o Sr. Deputado Paulo Neves, dispondo para o efeito de três minutos.

**O Sr. Paulo Neves (PS):** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Guilherme Silva, estamos consigo no propósito de sensibilizar o Governo para o interesse deste Plano Rodoviário Nacional, para a prossecução do desenvolvimento das populações e do nosso País.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — E estamos não por uma evolução que tivéssemos tido neste momento mas porque fomos nós que, em 1985, no Governo do Bloco Central, fizemos publicar, com o nosso ministro do Equipamento Social, o Plano Rodoviário Nacional, com que o Sr. Deputado agora vem interpelar o Governo.

Sobre a política de desenvolvimento regional, gostaria de perguntar-lhe se neste ponto não interessa o desenvolvimento do Alentejo e do Algarve. É que o seu Governo, no tempo do Sr. Ministro Ferreira do Amaral, agora Deputado, anunciou a construção da auto-estrada para o Algarve, faltando ainda construir, pelo menos, 300 km de auto-estrada a nível nacional do contrato de concessão com a Brisa, dos quais só 200 km são para o Algarve. Afinal, quem é que se esqueceu do Algarve? Quem é que se esqueceu das populações do interior do Alentejo? Não foi este Governo mas, sim, o vosso governo, que não investiu, que não entendeu prioritários nem o Alentejo nem o Algarve, que não fez os projectos e os estudos necessários para agora este Governo poder lançar estas auto-estradas. Faltam 200 km, Sr. Deputado!

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — E com este Governo não sei se irão ser construídos!

**O Orador:** — Mas pergunto-lhe ainda se o Algarve, nomeadamente o vicentino, também não tem direito ao desenvolvimento harmonioso. É precisamente do tempo do seu governo, do então Ministro das Obras Públicas, o projecto do lanço da Guia até Lagos e os projectos para a chamada Via do Infante de Sagres. O problema é que o seu governo, na área das obras públicas, fez o projecto, mas, na área do ambiente, cortou-o e mandou-o para as «calendas gregas», por causa do estudo de impacte ambiental.

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — Em relação à sua pergunta, Sr. Deputado, e para terminar, queria lembrar-lhe que a abolição das portagens é uma opção e uma promessa eleitoral deste Governo, que cumpriu!

**Vozes do PSD:** — Não, não!

**O Orador:** — Porém, já não foi uma promessa eleitoral deste Governo pagar os 18 milhões de contos...

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — ... precisamente por causa do reescalonamento, do aumento da Ponte sobre o Tejo. Isso foram os senhores que fizeram, mas somos nós que estamos a pagar.

*Aplausos do PS.*

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Ainda para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Manuel Varges.

**O Sr. Manuel Varges (PS):** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Guilherme Silva, em 1987 houve, em relação ao plano de acessibilidades de Lisboa, uma resolução do Conselho de Ministros que previa a sua conclusão em 1990, incluindo a CRIL, a CREL e as radiais. Em 1990, e face aos atrasos entretanto verificados, o então porta-voz do Governo, hoje Deputado Marques Mendes, anunciou, com toda a pompa e circunstância, que tinha sido adoptada uma decisão que permitia antecipar as obras da CRIL em 18 meses, quando, nessa altura, já se estava com dois anos e meio de atraso. Em 1992, Sr. Deputado, numa visita parlamentar ao Itinerário Complementar n.º 19, a Junta Autónoma de Estradas, à pressa, apresentou um plano, que temos aqui,...

*Neste momento, o Orador exhibe um mapa.*

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — O mapa está ao contrário. Logo vi que tinha visto isso ao contrário!

**O Orador:** — ... onde se previa a conclusão das obras da CRIL e das radiais.

Sr. Deputado, mais uma vez, a CRIL e as radiais da Pontinha e de Odivelas não estão totalmente concluídas. Não fomos nós que fizemos as promessas, nem somos os responsáveis pelos atrasos.

Ao privilegiar a CREL em relação à CRIL, o governo anterior permitiu a criação de uma situação muito grave: a

de continuarem a proliferar barracas em toda aquela mancha da CRIL, que hoje, naturalmente, vão colocar problemas gravíssimos, tão graves como os que hoje acontecem nos acessos à nova ponte e como os que tiveram lugar, há dias, na Quinta do Carmo.

O que levou o governo anterior a antecipar a conclusão da CREL foi, naturalmente, uma óptica de cobrança de portagens, Sr. Deputado, para além de esta ser uma obra mais fácil e que «enchia mais o olho».

Como é que hoje encara as situações sociais gravíssimas que se vão verificar quando tiver de se proceder ao realojamento dos habitantes das barracas acrescidas que proliferaram em toda aquela mancha da CRIL por não se ter avançado com as obras?

Sr. Deputado, o anterior governo, ao privilegiar a rodovia, esqueceu, ou não apoiou como devia, a solução da ferrovia e temos hoje um corredor, como o de Loures, claramente desfavorecido, onde não foi capaz de projectar nem o meio ferroviário nem o meio ferro-carril, fazendo com que hoje esse corredor continue a ser um autêntico inferno.

Finalmente, Sr. Deputado, ao ter abolido as portagens da Auto-Estrada n.º 1 até Alverca, o governo anterior teve uma oportunidade brilhante para resolver um outro inferno: o da Estrada Nacional n.º 10, que passa por Sacavém. Só quem não passa por lá, como, com certeza, os senhores, é que não percebe aquele inferno. Essa era a altura de se terem projectado e previsto alguns nós de acesso — quer em Santa Iria de Azóia, quer em São João da Talha ou em Póvoa de Santa Iria — que permitissem descongestionar a Estrada Nacional n.º 10, transformar a Auto-Estrada n.º 1 numa via rápida até Lisboa e resolver os problemas gravíssimos das populações daquelas zonas de Lisboa. Não foi o PS o responsável por esses atrasos e por essas incompetências mas, sim, o PSD, o governo anterior.

#### *Aplausos do PS.*

O Sr. **Macário Correia** (PSD): — Peço a palavra para interpelar a Mesa, Sr. Presidente.

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Faça favor.

O Sr. **Macário Correia** (PSD): — Sr. Presidente, a fim de contribuir para o debate, gostaria de fazer a entrega de um documento, que me parece importante e oportuno, aos Srs. Deputados do PS, em particular ao Sr. Deputado Paulo Neves, que há pouco, na sua intervenção, disse estar cumprida a promessa relativa às portagens nas áreas metropolitanas.

Usando a metodologia do Deputado Júlio Faria, que citou documentos da comunicação social,...

O Sr. **Júlio Faria** (PS): — Não foram cartas anónimas!

O **Orador**: — ...que bastante o ajudaram na intervenção feita, gostaria de referir um documento mais recente, mais fresco e oportuno ainda, que é um jornal semanário de Setembro passado — estávamos em plena campanha eleitoral —, em que o então candidato a Primeiro-Ministro António Guterres, em resposta a um inquérito, disse: «Serão abolidas as portagens no interior das áreas metropolitanas, com excepção da Ponte 25 de Abril». Para os que não sabem, informo que a Área Metropolitana de Lisboa começa em Palmela, na Marateca, e acaba na Malveira, em Mafra, e vem desde Carcavelos até Alverca.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O **Orador**: — Para concluir, informo também que a Área Metropolitana do Porto começa em Grijó e acaba em Valongo.

#### *Aplausos do PSD.*

O Sr. **Presidente** (João Amaral): — Sr. Deputado Macário Correia, há uma lei que diz quais são as áreas metropolitanas.

Para responder, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Deputado Guilherme Silva, dispondo, para o efeito, de 5 minutos.

O Sr. **Guilherme Silva** (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, há um aspecto que é, ou foi, comum às interpelações dos Srs. Deputados do PS: VV. Ex.<sup>as</sup> continuam a portar-se como Deputados da oposição. Olharam para esta bancada como se o Sr. Deputado Ferreira do Amaral continuasse a ser o Ministro das Obras Públicas! O vosso Governo é que tem agora este pelouro, mas VV. Ex.<sup>as</sup> esquecem-se disso!

O Sr. **Manuel Vargues** (PS): — Estiveram lá 10 anos! Este está lá há três meses!

O **Orador**: — Mas, falando do futuro, fico mesmo com a ideia de que VV. Ex.<sup>as</sup>, com as preocupações que revelam, designadamente o Sr. Deputado Paulo Neves, que está preocupado com o Algarve, com o Alentejo e, naturalmente, com o abandono que este Governo faz de projectos que referi, com incidência nessas zonas,...

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

O **Orador**: — ...ocultam o secreto desejo e a esperança de que o Sr. Deputado Ferreira do Amaral volte para o Ministério das Obras Públicas, para concluir...

#### *Aplausos do PSD.*

#### *Protestos do PS.*

... as obras que VV. Ex.<sup>as</sup> vêem que este Governo não vai ser capaz de fazer.

O Sr. Deputado Macário Correia já referiu que o Governo não cumpre o que promete, designadamente em relação a matérias como a da abolição das portagens. Mas, com efeito, é no que toca a este aspecto essencial do futuro do Plano Rodoviário Nacional, agora comprometido, que esta proposta de lei do Orçamento do Estado para 1996 reduz em 12% o respectivo investimento.

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Aumenta!

O **Orador**: — Reduz e V. Ex.<sup>a</sup> sabe que reduz!

O Sr. **José Junqueiro** (PS): — Aumenta!

O **Orador**: — V. Ex.<sup>a</sup> sabe que reduz o investimento no Plano Rodoviário Nacional em 12%, não manipule os números, Sr. Deputado.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — O Sr. Deputado Manuel Vargues também revelou preocupação relativamente a áreas de execução da sua zona, que é o concelho de Loures, mas nada diz quanto ao abandono, também por parte deste Governo, do projecto do eléctrico rápido, que ia ser uma infra-estrutura muito útil para aquelas populações.

**O Sr. Manuel Vargues (PS):** — Onde é que isso está escrito?

**O Orador:** — Trata-se, pois, de mais um projecto abandonado.

Deixem de debater o passado. VV. Ex.<sup>as</sup>, quando eram oposição, utilizaram as figuras regimentais existentes para o anterior governo vir a esta Assembleia e criticarem-no. Agora, como este é o Governo que está no poder, estes debates fazem-se com este Governo e não com o anterior!

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — De uma vez por todas, dignifiquem o vosso Governo e deixem que seja ele a debater estas questões com a Assembleia!

*Aplausos do PSD.*

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado José Junqueiro.

**O Sr. José Junqueiro (PS):** — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Em boa hora veio este debate à Assembleia, sobretudo porque as intervenções desorientadas e insipientes do PSD visavam três ou quatro objectivos fundamentais, designadamente passar a ideia da suspensão de obras do Plano Rodoviário Nacional e consequente atraso, para além de inconsequências nas decisões do Governo e, inclusive, deficiências da gestão.

Mas passemos aos factos, que não iludem quem quer que seja. Foi feita uma análise reveladora de que o ritmo de construção ao nível das auto-estradas se situa nos 56 Km; que, ao nível dos itinerários principais, se situa nos 56 Km aproximadamente; e que, ao nível dos itinerários complementares, se situa nos 28 Km. Ora, de acordo com esses cálculos, os senhores demorariam 17 anos e meio a concluir o Plano Rodoviário Nacional!...

*Aplausos do PS.*

A vossa argumentação é produto de uma profunda hipocrisia despidorada que quer fazer com que as pessoas ignorem as provas cabais de uma incompetência amplamente provada.

O Sr. Deputado Falcão e Cunha, na altura membro do Governo, veio dizer publicamente — e confirmou-o anteontem em reunião da comissão parlamentar especializada — que tinha prometido concluir o Plano Rodoviário Nacional em 1993. Não o fez! Posteriormente, VV. Ex.<sup>as</sup> vieram dizer que tal ocorreria em 1995; em seguida, um ex-ministro veio dizer que seria em 1999... Mais uma vez, pergunto-vos: quem é o responsável pelo somatório de atrasos ao nível do Plano Rodoviário Nacional?

**O Sr. Manuel Vargues (PS):** — Muito bem!

**O Orador:** — A legitimidade e autoridade moral de VV. Ex.<sup>as</sup>, com as responsabilidades que tiveram, sobretudo

enquanto Deputados da oposição, recomendava que viessem aqui de corpo inteiro, com verticalidade, assumir o que agora querem escamotear à opinião pública.

Vamos aos atrasos: a variante de Castro Daire, que deveria ter começado em Abril de 1993 e que acabou em Dezembro de 1995, segundo as vossas contas, ainda nem sequer começou. Porquê?

O troço Elvas/Caia, que deveria ter começado em Abril de 1993 e acabou em Dezembro de 1995, nem sequer começou. Porquê?

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — Nem vai começar!

**O Orador:** — No troço Apúlia/Neiva, apesar da ponte do Fão estar construída, os acessos nem sequer foram iniciados. Porquê?

A ligação de Leiria à auto-estrada, cujo início foi calculado para o mês de Junho de 1993, devendo estar concluída em Dezembro de 1995, nem sequer começou. Porquê?

O anel de Coima, cujo início estava previsto para Outubro de 1993, devendo a conclusão ocorrer em Dezembro de 1996, nem sequer começou. Porquê? De quem é a responsabilidade?

Meus senhores, temos aqui uma longa lista: Braga/Prado, prevista para ser iniciada em Junho de 1993 e concluir-se em Junho de 1996, ainda nem sequer começou. Pergunto: porquê?

Há mais algumas perguntas fundamentais que é necessário fazer. Sei que hoje vai ser um dia negro para os senhores,...

*Risos do PSD.*

... mas foram os senhores que o pediram!

O que é feito da variante de Estremoz, dos acessos ao túnel da Gardunha, da ligação Guarda/Teixoso, do troço Cerdim/Ponte da Pedra, do de Abrantes/Mouriscas, do de Mouriscas/Fratel? Quando é que os senhores cumpriram o que inscreveram no Plano Rodoviário Nacional?

Meus caros senhores, gostava de fazer-vos outras perguntas: de que forma queriam levar por diante obras nos acessos de Baião ao Itinerário Principal n.º 4, na via rápida de Gondomar, no anel regional de Lisboa, designadamente, se até agora os senhores não deram um único passo para fazer uma única expropriação? Assumam as vossas responsabilidades!

Finalmente, gostava de referir-me a um outro conjunto de obras — aliás, é bom que o País saiba da incompetência do anterior governo e do seu ministro das Obras Públicas, bem como da inconsequência das suas decisões políticas, porque não dizemos as verdades a falar nos corredores. Sr. Deputado Ferreira do Amaral, devemos travar esta discussão olhos nos olhos e não às escondidas, sem direito de resposta!

Vejamos: em Castro Daire, Estarreja/Angeja, Itinerário Principal n.º 2 da Guarda/Covilhã, etc. (e há aqui uma longa lista), os senhores não fizeram as publicações que vos competia no *Jornal Oficial das Comunidades* nem no *Diário da República*. Como é que os senhores poderiam realizar esses projectos se não cumpriram as tramitações legais necessárias e fundamentais para a sua execução?

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — Para quê? Para nada fazerem?

**O Orador:** — Fica provado que os senhores são responsáveis por um somatório inacreditável de vários atrasos



vergonhosos do Plano Rodoviário Nacional — e guardo para daqui a alguns minutos outros exemplos de gestão inconsequente que trouxe prejuízos ao Estado e de que V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Deputado Ferreira do Amaral, e não o Governo, se assim decidir o Tribunal de Contas, será o primeiro responsável.

*Aplausos do PS.*

**Vozes do PSD: — Mal! Mal!**

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Sr. Presidente, peço a palavra para interpelar a Mesa.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Sr. Presidente, começo por dizer que seria incapaz de interpelar a Mesa com o brilho e a elegância do Sr. Deputado Macário Correia, mas deparei-me com um problema complicadíssimo. É que o Sr. Deputado preocupou-se em ler parte das respostas dadas pelo Engenheiro António Guterres, mas esqueceu-se de referir as do Dr. Fernando Nogueira. Ora, verificámos que no lugar das respostas do Dr. Fernando Nogueira a folha está em branco. É uma não bancada, com um não líder, com não respostas!

*Aplausos do PS.*

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para pedir esclarecimentos ao Sr. Deputado José Junqueiro, tem a palavra o Sr. Deputado Falcão e Cunha.

O Sr. Falcão e Cunha (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado José Junqueiro: V. Ex.<sup>a</sup> citou-me quando se referiu à reunião da comissão parlamentar especializada que teve lugar anteontem, mas é claro que o fez de forma parcial. Como não vou entrar nessa discussão, apenas formularei um pedido de esclarecimento sobre uma questão abordada nessa sede.

O Governo anterior decidiu — e bem — incluir na concessão da Brisa a construção de uma auto-estrada, a que chamou A14, entre Aveiro e Vilar Formoso. O partido a que o Sr. Deputado pertence, bem como o distrito de cuja federação é presidente, apoiou com veemência e publicamente essa decisão, dizendo — e, naturalmente, não o vai contrariar agora — que essa infra-estrutura era importante para o distrito que o senhor aqui representa, tal como eu.

Quero que diga de forma clara se, como Deputado eleito pelo distrito de Viseu, concorda ou não com a decisão tomada pelo Governo de «riscar» do mapa essa auto-estrada, que tinha sido proposta por nós para inclusão na concessão da Brisa.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado José Junqueiro.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Falcão e Cunha, devo dizer-lhe que é para mim de um interesse fundamental que a ligação pretendida possa ser realizada por uma via alternativa. Porém, creio que poderá obter hoje, por parte do Governo, uma resposta a esse problema mais cabal do que a minha.

Registo que o Sr. Deputado não contestou algo mais importante, ou seja, a promessa feita relativamente ao Plano Rodoviário Nacional, segundo a qual terá dito: «Considero esta aprovação da maior importância para cumprir-se o objectivo em 1995. O país pode dispor de toda a rede fundamental e complementar definida no Plano Rodoviário Nacional». Sr. Deputado, deve mandar encaixilhar estas suas afirmações, que, neste momento, como se vê, nada têm de actual.

**Vozes do PS: — Muito bem!**

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

O Sr. José Calçada (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: A própria existência deste debate de urgência sobre a anunciada suspensão de obras no âmbito do Plano Rodoviário Nacional mostra claramente que o PSD nada aprendeu com os resultados das eleições dos passados dias 1 de Outubro e 14 de Janeiro ou, pior ainda, demonstra que o PSD continua a agir como se essas eleições não se tivessem sequer realizado, assumindo um comportamento de fuga a uma realidade incontornável, dentro da qual já não é Governo nem poder. Agarrado a velhos hábitos, incapaz de ultrapassar velhos vícios, o PSD apresenta com frequência quadros comportamentais típicos de uma toxicodependência em fase de aguda privação.

Se dúvidas existissem, o conteúdo deste debate aqui estaria para o provar: o PSD foi e é um «rododependente». Para este partido, as estradas não são «estradas para a vida»; são, elas próprias, a vida. Deixaram de ser um instrumento para se transformarem, em si mesmas, num objectivo. Assim, a construção de uma realidade outra que substitua e ocultava a realidade verdadeira conduziu o PSD a não compreender que edificar mais escolas não significa possuir melhor sistema educativo; que inaugurar mais hospitais não conduz necessariamente à posse de um melhor sistema de saúde; ou, ainda, que rasgar mais estradas não estanca a «hemorragia demográfica» do interior do país. É porque a grande questão subjacente a tudo isto é de ordem política e tem a ver com o porquê, o para quê e, principalmente, o para quem se constrói tudo isto.

Sem dúvida que crescemos, mas passámos ao lado do desenvolvimento. Neste contexto, uma política desequilibrada de «desenvolvimento» não raro perverte as funções teóricas das grandes rodovias, transformando-as, afinal, num factor de drenagem humana e económica do interior para o litoral ou de mero aumento do raio de acção dos dormitórios das grandes cidades, acelerando, assim, tudo aquilo que em abstracto pretenderia contrariar.

Como poderia dizer um velho provérbio (e até seria um velho provérbio se eu não tivesse tido a necessidade de inventá-lo agora mesmo), «quem percebe só de estradas, não percebe nada de estradas». Pode parecer-vos inocente, e quase insignificante, mas o próprio facto de muitas e muitas saídas ao longo dos itinerários principais se encontrarem sinalizadas apenas com a placa «Trânsito local», ignorando a identidade das povoações que servem, é a manifestação clara de uma arrogância e de uma insensibilidade que se assumem como marca de uma política e de um Governo. E se nos lembrarmos do contraste com o modo desproporcionado como a placa «Boliqeime» nos surge na Via do Infante...

*Risos do PCP.*

Mas toda a política rodoviária do PSD foi indissociável de uma outra vertente que a acompanhou quase em paralelo — e por vezes mesmo em paralelo no próprio terreno: a do ataque despidorado à rede ferroviária nacional que conduziu à sua quase completa destruição. Uma visão estreita e economicista da exploração ferroviária, à revelia da sua componente social e nacional, conduziu à degradação, ao estrangulamento progressivo e, finalmente, ao encerramento puro e simples de muitas linhas de caminho-de-ferro, particularmente em Trás-os-Montes e no Alentejo, agravando o isolamento económico e social de regiões já com dificuldades nesse domínio.

Pelo contrário, a nós, Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, já então nos parecia — como agora nos parece — ser fundamental uma opção estratégica, decidida e consequente no investimento no caminho-de-ferro para o desenvolvimento harmónico, equilibrado e integrado de todo o país. Na verdade, se vemos com bons olhos o investimento de 30 milhões de contos para o eixo Norte/Sul e de 20 milhões de contos para a travessia ferroviária na Ponte 25 de Abril, já consideramos incompreensível e inaceitável a ausência de investimentos para todo o Sul.

É a este panorama que se pode chamar «uma política harmónica, equilibrada e integrada de transporte ferroviário» para o todo nacional? E, se depois de todos esses investimentos o Governo do Partido Socialista se prepara para desmembrar a CP e a entregá-la aos bocados ao sector privado, é caso para dizermos que, relativamente à anterior política do PSD, «é pior a emenda do que o soneto»!...

O Sr. Octávio Teixeira (PCP): — Muito bem!

O Orador: — E também é caso para dizer que se o PSD parece pouco ter aprendido com os últimos resultados eleitorais, o PS não quer, pelos vistos, ficar-lhe atrás. É que, neste como noutros domínios, o importante não é apenas mudar de faixa mas, sim, mudar de sentido; o importante não é mudar de carruagem mas, sim, mudar a agulha.

*Aplausos do PCP.*

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

O Sr. Nuno Abecasis (CDS-PP): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Confesso a nossa perplexidade perante um debate nitidamente fora de tempo, despropositado, desenquadrado e que mais parece um jogo de desculpabilização de um lado e do outro — do PS e do PSD —...

O Sr. Jorge Lacão (PS): — Não fomos nós que pedimos o debate!

O Orador: — ... um porque prometeu demais, outro porque, durante tempo mais do que aceitável, suportou uma linguagem usada neste País que acusava como um crime de «lesa-Pátria» aquilo a que se chamou a «política de betão armado», esquecendo que é próprio deste tempo e num país sujeito a sismos que se construa em betão armado e que sem construção não há suporte para qualquer política social. Mas a verdade é que um prometeu demais e o outro acusou demais — e despropositadamente — e, por isso, sujeitamos-nos neste momento a um debate que não tem sentido.

Este debate tem todo o sentido quando enquadrado no debate do Orçamento do Estado, não tem qualquer sentido desenquadrado dele...

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Muito bem!

O Orador: — O meu caro colega Joel Hasse Ferreira diz «Muito bem!», mas talvez não diga tão bem quando, no debate do Orçamento, eu lhe perguntar, estrada a estrada, qual é a política que se visa quando é inscrita no Orçamento.

O Sr. Manuel Monteiro (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Porque a verdade — disse-o ainda agora o Sr. Deputado José Calçada e muito bem! — é que quem só sabe de estradas não sabe de estradas. As estradas são um instrumento de desenvolvimento, devem ter uma razão para ser feitas e não constituírem, pura e simplesmente, a cobertura de uma quadrícula.

Penso que o que falta em Portugal é a conjugação de uma política de obras públicas com uma política de desenvolvimento económico-social. E já vem sendo tempo de olharmos para isso. Não digo que consigamos resolvê-lo, mas se, no próximo debate do Orçamento, passarmos a encarar o orçamento das obras públicas como uma parte do da política de desenvolvimento nacional, teremos dado um enorme passo no bom sentido da economia e da utilização conjugada dos recursos que temos, por menores que sejam.

Felizmente, verifico que o Orçamento do Estado proposto não dota a Junta Autónoma de Estradas com verbas inferiores àquelas de que dispôs em 1995; antes pelo contrário, essa verbas são excedidas em cerca de 10%.

Fui informado de que não há intenção de anular qualquer adjudicação já feita, poderão é não ser levados por diante alguns concursos já adjudicados. Em si, tal pode ser bom ou ser mau, depende das razões de enquadramento da decisão tomada. Fazer uma obra antes de tempo, como, por exemplo, é visível no caso de algumas obras, em Lisboa, é puro e simples desperdício dos dinheiros públicos. Portanto, interessa saber se essas suspensões correspondem a razões profundas, a falta de meios, a outras utilizações mais urgentes, para podermos fazer o juízo sobre a boa ou a má política que as inspirou. Neste momento, e desenquadrada da análise global do Orçamento, não é possível dar uma resposta a esta questão fundamental.

Em todo o caso, alguma coisa pode e deve dizer-se quando o Governo anunciou uma desistência não de uma obra que estivesse inscrita ou sequer concursada mas de uma obra fundamental, quer sob a forma de uma auto-estrada paralela ao Itinerário Principal n.º 5 quer sob a forma do desdobramento deste itinerário principal. O Governo não pode esquecer — e esta Assembleia também não — que o Itinerário Principal n.º 5 é uma estrada assassina e uma estrada esgotada. As duas razões levam a que não possa ser abandonada a ideia, no mínimo, da duplicação do Itinerário Principal n.º 5 e da colocação de divisórias. Não o fazer será, para esta Assembleia e para o governo que tomar essa decisão, cumplicidade com o crime público. Talvez não esteja tipificado, talvez seja algo a ver na revisão do Código Penal, mas a verdade é que há crimes públicos quando se projecta mal, desadequadamente, e se persiste no erro que custa vidas e economias.

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Mais uma vez: muito bem!

O Orador: — Mau grado considerar que este debate é desadequado neste momento, quero dizer ao Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território que o PP entende que não pode, de maneira

nenhuma, ser abandonada, no mínimo, a ideia da duplicação do Itinerário Principal n.º 5. A simples correcção pontual do Itinerário Principal n.º 5, tal como hoje existe, será uma má solução, pela qual acusaremos o Governo em cada desastre que se verificar. O Itinerário Principal n.º 5 talvez seja um exemplo paradigmático da má engenharia que alguma vez se praticou em Portugal: é errado, está mal feito, é anti-social e é antieconómico.

Como observação de natureza geral, também gostaria de dizer que o que deixa preocupado o meu partido é verificar a notável diferença que há na densidade de concretização do Plano Rodoviário Nacional a norte e a sul do Tejo. Não podemos continuar todos a lamentar o subdesenvolvimento do Sul quando nada fazemos para corrigi-lo.

Olhem para o Plano Rodoviário Nacional, olhem para o mapa, verifiquem as densidades e considerem que, a sul do Tejo, nem sequer a auto-estrada principal está a meio, tudo o resto nem iniciado está, o que é uma vergonha para este País. E é uma injustiça imerecida porque — quero afirmá-lo em nome do meu partido — o Alentejo, o Algarve e a zona de Setúbal não enquadrável no Alentejo só são pobres devido à nossa negligência, mas não pela falta de recursos, pois há-os em abundância!

O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Bem lembrado!

O Orador: — Não sei que outro tipo de observações possa fazer-se neste debate, que — repito — me parece um debate desenquadrado, fora de propósito e que, pela limitação do seu objectivo, impede uma análise cuidada, conscienciosa e útil de qual deve ser uma política de construção rodoviária num país como Portugal.

*Aplausos do CDS-PP.*

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Macário Correia.

O Sr. Macário Correia (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Nuno Abecasis, vou fazer-lhe um curto, autêntico e sincero pedido de esclarecimento.

O Sr. Deputado disse há pouco que, em Lisboa, foram feitas obras antes de tempo. A minha pergunta é: quais?

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Nuno Abecasis.

O Sr. Nuno Abecasis (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Macário Correia, não aceito provocações, principalmente quando vêm de um vereador da Câmara de Lisboa. Se não sabe, tem obrigação de saber melhor do que eu o que se passa com as obras nesta cidade.

*Aplausos do CDS-PP e do PS.*

O Sr. Macário Correia (PSD): — Sr. Presidente, peço a palavra.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para que efeito, Sr. Deputado?

O Sr. Macário Correia (PSD): — Sr. Presidente, interpelando a Mesa, é para dizer que tenho muito respeito pelos Colegas que aqui estão como Deputados, qualquer que seja a sua idade e as suas funções, e não aceito que alguém

entenda que fiz uma provocação a quem quer que seja. A minha dignidade foi ofendida com a expressão utilizada.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Por respeito ao Regimento, está explicado.

De seguida, dou a palavra ao Sr. Deputado Nuno Abecasis para uma interpelação no mesmo estilo da anterior.

O Sr. Nuno Abecasis (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Macário Correia, a última coisa que me passaria pela cabeça seria ofendê-lo. Se o ofendi, peço-lhe humildemente desculpa porque não tinha qualquer intenção de fazê-lo.

Já agora, como pagamento do «crime» que cometi, vou responder à sua pergunta. Referia-me a uma obra bem no centro e bem à vista de toda a gente: um túnel que, há dois anos, está à espera de que alguém por lá possa passar.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para uma intervenção, tem a palavra a Sr.ª Deputada Isabel Castro.

A Sr.ª Isabel Castro (Os Verdes): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: O debate que o PSD entendeu promover hoje sobre a anunciada suspensão de obras no âmbito do Plano Rodoviário Nacional é, em nosso entender, um debate que peca pela lógica linear em que se pretende inscrever, ou seja, se estamos a debater as virtudes ou os defeitos que o betão significa. Ora, efectivamente, não é disso que se trata.

Quanto a nós, a questão que poderia fazer sentido discutir — de qualquer modo, pensamos que a meio da discussão do Orçamento do Estado não é propriamente a altura ideal para fazê-lo — era a de saber em que medida o objectivo do Plano Rodoviário Nacional pode ser ou não o que era suposto ser: não um fim em si mesmo mas um instrumento de desenvolvimento, uma forma de garantir um desenvolvimento sustentado e a defesa do meio ambiente.

Efectivamente, o que sempre aconteceu no nosso país foi que o Plano Rodoviário Nacional não foi um instrumento do desenvolvimento, não foi um garante de um desenvolvimento equilibrado, não foi, tão-pouco, o garante do equilíbrio ecológico. E as razões são óbvias — num país onde o ordenamento do território e o ambiente vivem «divorciados», nem poderia ser de outro modo.

Portanto, o Plano Rodoviário Nacional não foi inscrito numa lógica de desenvolvimento das regiões nem pretendeu atenuar as assimetrias regionais ou quebrar os desequilíbrios demográficos, limitando-se a contribuir, em muitos dos casos, para acentuá-los. As razões são óbvias, repito, e a forma como o traçado foi pensado também é exemplo disso.

Não se pode desmentir o facto de toda a zona ou «malha» interior se ter degradado e estar hoje mais isolada do que no passado, em virtude de as grandes vias não terem sido pensadas como factores de mobilidade numa lógica de entrada e saída de mercadorias. De facto, as grandes estradas construídas serviram para acentuar a dependência agro-alimentar de Portugal, nestes 10 anos, pois cada vez entram mais mercadorias oriundas de outros países da União Europeia. Essa é, para nós, uma lógica que não pode ser aceite e, por isso, não entendemos como é que, no presente, ela se pode manter à custa da destruição da nossa agricultura.

Por outro lado, também seria interessante analisar outros aspectos relacionados com o Plano Rodoviário Nacional, nomeadamente a forma como os dinheiros públicos são gastos e a ausência de qualquer controlo sobre a qualidade das obras feitas. Pensamos que esta situação é inaceitável,

pelo que seria interessante que houvesse uma avaliação, publicamente conhecida, sobre o significado da falta de qualidade de algumas obras e da pressa para as inaugurações em termos dos dinheiros que saíam dos bolsos dos contribuintes.

Interessante seria ainda avaliar da forma como os estudos de impacte ambiental foram realizados e pensados nestas grandes intervenções. Na realidade, esses estudos não passaram de formalidades protocolares — aliás, a Via do Infante foi o exemplo paradigmático disso mesmo.

Sr. Presidente e Srs. Deputados: Neste debate sobre o Plano Rodoviário Nacional, o novo Governo deveria estar interessado em trazer para a discussão não tanto os quilómetros ou os metros de estrada que, aqui e ali, faltam construir mas, sim, a definição do sentido e da política que quer para os transportes, nos seus vários elementos, incluindo o transporte ferroviário. Os países da União Europeia, que têm uma concepção e uma visão mais alargadas destas questões, estão a revitalizar o processo para apurar a melhor forma de efectivar essa mudança. Ora, também é com inquietação que não detectamos qualquer mudança no Orçamento em discussão. Assim, como é que todas as zonas do interior, esquecidas e votadas ao ostracismo, vão deixar de estar nessas condições?

Por último, e porque a matéria da defesa dos consumidores é importante, questiono como é assegurada, nas vias pagas pelos utentes, a defesa dos seus direitos de consumidores sempre que — e são muitas as vezes em que tal acontece — as estradas, em vez de duas ou três faixas, têm apenas uma disponível, por motivo de obras que se repetem ciclicamente sem que, desse facto, ninguém seja reembolsado.

Estes são apenas pequenos aspectos da grande discussão que deveria ter lugar, ou seja, a questão de saber em que medida é que o Plano Rodoviário Nacional passa a ser um instrumento do ordenamento do território, do desenvolvimento e do ambiente, uma vez que, até hoje, manifestamente, nunca o foi. É também com inquietação que constatamos que este problema não está a ser diferentemente pensado, mas tão-só numa lógica de continuidade.

O Sr. Presidente (João Amaral): — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Ministro do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território.

O Sr. Ministro do Equipamento Social, do Planeamento e da Administração do Território (João Cravinho): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Dirijo-me, muito em especial, aos Srs. Deputados do PSD, partido interpelante, para dizer que fiquei verdadeiramente sensibilizado por saber que o Sr. Deputado Guilherme Silva, reputado constitucionalista, eleito pelo círculo eleitoral da Madeira, que nem sequer está incluído no Plano Rodoviário Nacional, foi aqui o porta-voz das angústias do PSD perante a sua própria obra.

*Risos do PS.*

Nenhum outro Deputado das propaladas «regiões afectadas» ousou tomar a palavra, com excepção do Sr. Deputado Falcão e Cunha, que veio reduzir a sua obra ao anúncio do Itinerário Principal n.º 5, em vésperas de eleições. Sr. Deputado Falcão e Cunha, devo dizer que a sua obra é um pouco mais significativa. Lamento que a sua modéstia tenha enganado esta Câmara...

Quanto ao Sr. Deputado Ferreira do Amaral, aguardamos ouvi-lo na TSF. Porventura, nesta Câmara, aguardarei a sua intervenção — aliás, todos estamos aqui, certamente, para ouvir a sua experiência autorizada.

*Aplausos do PS.*

A realidade, Srs. Deputados, é que o chamado Plano Rodoviário Nacional, lançado em 1985, deveria ter sido concluído em 1993 ou, no máximo, em 1995, mas foi adiado para 1999. Como parece haver alguma dúvida sobre este compromisso não cumprido pelo PSD, que agora nos devolve o seu não cumprimento, pediria ao Sr. Presidente que fizesse distribuir às diversas bancadas o livro — que já deve ser raro! — do *Plano a Médio Prazo 1987/1995*, que contém um despacho introdutório do agora Sr. Deputado Falcão e Cunha e um despacho confirmativo do então Sr. Ministro Oliveira Martins, designando o ano de 1995 como o fim de um famoso Plano Rodoviário Nacional, em relação ao qual hoje em dia é imputada ao PS a responsabilidade por não tê-lo feito em três meses.

Pedia, por isso, ao Sr. Presidente que fizesse distribuir esses elementos a todas as bancadas.

Com efeito, quando o PS chegou ao Governo, encontrou a seguinte situação do Plano Rodoviário Nacional: faltam 980 km de itinerário principal e 1518 km de itinerário complementar, o que dá um total de 2498 km, ou seja, falta realizar quase metade do famoso Plano Rodoviário Nacional, que deveria estar concluído em 1995!

**Vozes do PS: — Muito bem!**

O Orador: — Assim, o que faltava fazer, a partir de Dezembro de 1995, soma a módica quantia, a preços actuais, de 900 milhões de contos. Portanto, para se concluir o referido plano até 1999, teríamos de investir 225 milhões de contos por ano. Era esse o plano que o PSD se proporia fazer, sendo certo que nunca investiu mais do que 126 milhões de contos, no seu melhor ano!

O Sr. José Junqueiro (PS): — Exactamente!

O Orador: — Como já aqui foi dito, estamos num tal domínio de fantasia que não vale a pena continuar a discutir! Desde logo, sabe-se que, tendo em conta a média do Quadro Comunitário de Apoio I, de 1989/1993, fizeram-se menos 50 km de auto-estrada, menos 53 km de itinerário principal e menos 26 km de itinerário complementar por ano. Quantos anos mais será preciso, Sr. Deputado Ferreira do Amaral?!... Em todo o caso, a culpa é nossa, como é evidente!... É sabido que não faríamos em três meses o que o Governo do PSD tinha prometido fazer para 1995 ou 1993! De facto, faltavam 2498 km e não foi possível concluí-los!... Aliás, nem estão previstos neste Orçamento!...

No fundo, qual era a prioridade do PSD? Semeou troços aqui, ali e acolá, sem qualquer coerência: «atacou» o Itinerário Principal n.º 1, o Itinerário Complementar n.º 1 e o Itinerário Complementar n.º 2, mas não o interior, porque se o tivesse feito não estariam agora os Srs. Deputados, os Srs. Autarcas ou as populações enganadas pelo PSD a reclamar aquilo que já estaria feito!

**Vozes do PS: — Muito bem!**

O Orador: — É óbvio: se falta, é porque não se fez!

Quero aqui afirmar que a primeira prioridade deste Governo será a de desencravar e ligar o interior entre si.

*Aplausos do PS.*

O Itinerário Principal n.º 2 será feito com o nosso Governo e o Itinerário Principal n.º 4 será acabado ao fim de uma saga de quase uma dezena de anos; também iremos ao Itinerário Principal n.º 6, sem esquecer o Itinerário Principal n.º 8, e até ao ano 2000 teremos todos os itinerários principais concluídos.

*Aplausos do PS.*

E não me venha dizer, Sr. Deputado Ferreira do Amaral, que poderia fazer melhor, porque não o fez!

Numa outra área, devo acrescentar que faremos aquilo que o governo anterior não fez, ou seja, apostar na conservação. A conservação é absolutamente fundamental para a economia e a segurança do País. Vamos, por isso, duplicar as verbas neste domínio — porventura mal, dirá o PSD, mas essa é também a nossa prioridade.

Quanto aos modos de lançamento desses empreendimentos, respeitaremos a legalidade. Desde logo, não iremos actuar como na ponte do Freixo, enfrentando o Tribunal de Contas, que, por duas vezes, recusou dar o visto para as despesas efectuadas com a conclusão da obra... Com consequências para quem? Para o Ministro de então? Não! Para o Secretário de Estado da altura? Também não, porque esses saíram! Com consequências, sim, para os próprios funcionários que cumpriram, porventura, ordens. Esta é a maior das iniquidades que existe no sistema político português, ou seja, os políticos mandam e violam a lei — eles próprios são os autores morais e materiais —, mas, quando chega a altura de apurar responsabilidades, estão isentos, oferecendo ao cutelo os seus funcionários. Esta atitude não tem classificação!

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Orador:** — Srs. Deputados, não vou falar da Lusoponte, para além de referir que temos a pagar 18 milhões de contos, o que faremos. De facto, o que nos custa, para além de tudo o mais, é que esse acordo tenha sido tão mal negociado a ponto de se admitir um efeito redutor nas receitas de 15%, quando a Junta Autónoma de Estradas informa que ele foi apenas de 6%. Magnífica negociação, magnífica capacidade de gestão política e extraordinária previsão da sensibilidade dos portugueses, que apenas acorda ao «buzinão»!

**O Sr. José Junqueiro (PS):** — É a competência do Engenheiro Ferreira do Amaral!...

**O Orador:** — As prioridades do PS, mesmo para o ano de 1996, são as seguintes: as auto-estradas de Braga/Valença, de Montemor/Elvas, de Alcácer/Grândola; também os itinerários principais, como já referi, entre Viseu e Coimbra, Bragança e Quintanilha; a duplicação do troço de Sobral da Serra e dos troços difíceis do Itinerário Principal n.º 5; os itinerários complementares das áreas metropolitanas — a famosa CRIL que já está feita..., mas que, infelizmente, temos nós de «levar às costas» até ao último troço, aos últimos metros; o anel de Coima e o nó da Madalena do Porto; também será o ano da preparação e da criação das condições para o lançamento, no ano seguinte, do Itinerário

Principal n.º 2, Guarda/Covilhã, e do Itinerário Principal n.º 3, Régua/Vila Real — fui uma vez a Vila Real e lá vi a tal tabuleta, a mesma que o Sr. Deputado José Calçada referiu! Suponho que ainda lá está, mandada pôr por quem?!... Por fim, também iremos ao itinerário Abrantes/Fratel.

Dito isto, gostaria de me referir agora à questão orçamental. Toda a rodovia, nas suas diversas modalidades, recebeu do Orçamento do Estado, em 1995, 83 milhões de contos. Em 1996, vai receber 114 milhões de contos. Ora, não me parece que haja abrandamento ou será que estarei a ver mal? De facto, o investimento público reforça-se, porque a Brisa, por exemplo, vai decrescer de 64 milhões para 50 milhões, apesar de no Orçamento do Estado se passar, no apoio à Brisa, de 3 milhões para 10 milhões. Estarei eu a ver que isto é abandonar ou reforçar, muito significativamente?

Finalmente, Sr. Deputado Falcão e Cunha, quanto ao Itinerário Principal n.º 5, tenho aqui um profundo protesto da Câmara Municipal de Viseu, lavrado na sua reunião de 7 de Fevereiro de 1996, que diz o seguinte: «considerando que a Auto-Estrada n.º 14 (A14) foi anunciada por dois ministros do Governo legítimo da Nação,» — suponho que não terá sido V. Ex.ª um deles! — «é injusto que este Governo não cumpra os compromissos assumidos pelo governo anterior».

*Risos do PS.*

E eu, movido por esta situação extraordinária, lembrei-me de ir aos arquivos e procurar o projecto da A14. Não encontrei o projecto da A14 anunciado por dois ministros! O que encontrei foi uma carta do Sr. Comissário dos Transportes, respondendo ao Sr. Ministro Ferreira do Amaral que, em 22 de Setembro de 1995, lhe dizia: «consideramos prioritário fazer a A14», ao que ele respondia, entre outras coisas, o seguinte: «lembrando o compromisso e a negociação conduzida por Portugal, pelo Governo português, pelo representante pessoal do Sr. Primeiro-Ministro» — sei que hoje não conta, mas, na altura, contava, pois o representante pessoal era o Sr. ex-Ministro Silva Peneda — «que esteve a negociar no grupo Kristofferssen uma ligação Lisboa-Valladolid pelo Itinerário Principal n.º 1, pelo Itinerário Principal n.º 6, pelo Itinerário Principal n.º 2, pelo Itinerário Principal n.º 5». Então, parece que o então Sr. Ministro Ferreira do Amaral resolveu, não sei como, anunciar que ia fazer a A14, ao que o Sr. Comissário dos Transportes, Neil Kinock, responde com a seguinte chamada de atenção: «em primeiro lugar, afigura-se-me que estes dois itinerários» — o de Lisboa-Valladolid, negociado pelo «representante de quem não conta», e o do anúncio público feito a 22 de Setembro, a poucos dias das eleições, de uma outra A14, cujo projecto não existia — «se excluem mutuamente; e, em segundo lugar, no que se refere a um futuro auxílio financeiro à nova auto-estrada Aveiro-Vilar Formoso será necessário indagar se o facto de a Comunidade ter financiado, no passado recente, a via rápida paralela poderá gerar qualquer problema». Mais claro, em linguagem diplomática, não se pode ser! Não se pode ser!...

**O Sr. José Junqueiro (PS):** — Exactamente!

**O Orador:** — Portanto, queria aqui acrescentar que, como eles se excluem mutuamente, presumo que o Sr. Deputado Ferreira do Amaral, o Sr. Deputado Falcão e Cunha e, imagino mesmo, o Sr. Deputado Álvaro Amaro — o Sr. Deputado Guilherme Silva não, porque é da Ma-

deira! — dizem assim: «Exclua-se o Itinerário Principal n.º 6, exclua-se o Itinerário Principal n.º 2, e faça-se a tal A14, porque foi anunciada por dois ministros em vésperas de eleições e isso é sagrado! Não venha lá o PS pôr isso em causa!» Interpretação correcta, certamente...!

Para acabar, quais são as nossas prioridades? Já as enumerei, mas quero anunciar à Câmara o seguinte: quanto ao interior, faremos, até ao ano 2000, os itinerários principais (IP's) e faremos uma coisa, Sr. ex-Ministro Ferreira do Amaral, que falta no nosso país e que é qualquer coisa como 700 km de auto-estrada. Falta fazer 700 km de auto-estrada! A Brisa, no máximo dos máximos da sua capacidade, levará 10 anos a fazê-lo! Quero anunciar que estamos a estudar um novo plano rodoviário, que será presente a esta Câmara em Outubro, para uma discussão aprofundada, tão aprofundada quanto os Srs. Deputados queiram. Nesse novo plano rodoviário caberá a execução de novas auto-estradas de que o País necessita, não previstas em 1985 — onde já lá vai esse tempo; hoje, os tempos são outros!... E criaremos novas «Brisas» para realizá-las; haverá novos concessionários e faremos novas auto-estradas, não previstas por qualquer governo anterior, indo assim ao encontro do futuro.

A sinistralidade é uma última questão que quero referir, importantíssima, matéria prioritária que estamos a reconsiderar no sentido, inclusivamente, de contemplá-la, desde já, neste Orçamento do Estado, com um reforço muito significativo. Sabemos que morrem 2500 portugueses por ano nas estradas e que muitos mais ficam estropiados; sabemos o que foram as estradas construídas até agora como grandes auxiliadoras da sinistralidade, mas iremos corrigir isso.

*Aplausos do PS.*

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Para defesa da honra da bancada do PSD, tem a palavra o Sr. Deputado Guilherme Silva.

*Risos do PS.*

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Não se riam, porque é demasiado sério. É a primeira vez que sou obrigado a usar da figura da defesa da honra não apenas pessoal e da minha bancada mas da honra desta Câmara e dos Deputados que aqui estão.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Sr. Ministro João Cravinho, quero dizer-lhe que a circunstância de ser Deputado pela Madeira não me retira, nem um milímetro que seja, nem um só segundo, o direito de intervir sobre todas as questões nacionais. Sou português, tão português como V. Ex.ª.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Não lhe admito que apouque aqui um Deputado, seja ele quem for, em função da região que representa.

V. Ex.ª, por duas vezes, insinuou que eu não tinha legitimidade para intervir sobre a questão do Plano Rodoviário Nacional.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

*Protestos do PS.*

**O Orador:** — Quero dizer-lhe que tenho legitimidade para intervir sobre todas as questões de âmbito nacional e todas as mais que muito bem me apeteça e que, regimental e constitucionalmente, me seja consentido. Era isto o que queria dizer-lhe.

*Aplausos do PSD.*

**O Sr. Presidente (João Amaral):** — Para dar explicações, tem a palavra o Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

**O Sr. Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território:** — Sr. Presidente, Sr. Deputado Guilherme Silva, estou profundamente surpreendido pela intervenção de V. Ex.ª...!

**O Sr. Guilherme Silva (PSD):** — O que é que V. Ex.ª esperava?

**O Orador:** — O sentido único da minha intervenção, Sr. Deputado, nunca poderia sequer aflorar ou raiar essa matéria. V. Ex.ª tem toda a legitimidade, como qualquer outro Deputado, o que não tem é a especialidade!

*Aplausos do PS.*

**O Sr. Carlos Coelho (PSD):** — É reincidente! É grave, esta reincidência!

*Protestos do PS.*

*Neste momento, reassumiu a presidência o Sr. Presidente Almeida Santos.*

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

**O Sr. Ferreira do Amaral (PSD):** — Sr. Presidente, Sr. Ministro, Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados: Julgo que o debate de urgência tem justificação na realidade de uma urgência. A questão que estamos hoje a debater tem de ser posta previamente à aprovação do Orçamento do Estado, porque, a não ser convenientemente esclarecida e a não serem convenientemente esclarecidas as alternativas que há, provavelmente o Orçamento do Estado poderá ser aprovado com bases erradas ou, insisto, mal esclarecidas.

O debate de hoje é sobre um tema essencialmente político, com alternativas muito claras e que há que assumir. Não vale a pena, Srs. Deputados, tentar confundir o debate e desviá-lo para uma nova e talvez requeitada apreciação do trabalho de governos anteriores, pois podíamos pensar no governo anterior, no outro antes deste e até naquele de há 10 ou de há 20 anos. Esse assunto transitou em julgado pelas eleições e julgado até pela opinião pública. Creio, Srs. Deputados, que, se há matéria em que a opinião pública tem consenso é sobre o trabalho do governo anterior no que respeita às rodovias e às vias de comunicação em geral. Opinião pública na qual se inclui, estranhamente, também o próprio PS, que já fez uma apreciação sobre o trabalho do governo nessa altura, pelo que já é tarde para fazer uma segunda.

Essa apreciação está escrita no «Contrato de legislatura para uma nova maioria», onde se diz que «há um único legado globalmente positivo na governação do PSD: a melhoria de algumas infra-estruturas físicas, nomeadamente na rede rodoviária».

Sr. Presidente, Srs. Deputados: O PS também já disse que a actuação do governo anterior, no que respeita às infra-estruturas de comunicação, foi globalmente positiva. Não vale a pena, portanto, refazer esse julgamento. Temos de pensar o que é que estamos a discutir aqui, neste momento.

A questão da alternativa política é simplesmente esta: ou seguimos aquilo que o Governo nos propõe através do Orçamento do Estado, que é o instrumento mais claro que há de execução da política, e não vale a pena alterar aquilo que está escrito, que é gastar mais em despesas correntes e menos em investimento público — é esta a alternativa proposta pelo Governo; ou, então, continuar o esforço, que até agora tem sido possível acelerar nos últimos anos, de reinfra-estruturar o País e de transformá-lo para que possa ser outra coisa.

**Vozes do PS:** — É isso o que se está a fazer!

**O Orador:** — Julgo que o Governo poderá assumir como sua política, como sua alternativa, que quer gastar mais, certamente com boas razões, e que quer investir menos. Já prenunciava, aliás, essa alternativa quando começou a lançar a célebre frase: «Já basta de betão! Já basta de estradas! Há estradas a mais!». Eu sei o que é que queriam dizer com isto: preparavam a sua alternativa política, que é tão legítima como qualquer outra. Por que é que essa alternativa surge assim, neste momento, de forma tão chocante para a opinião pública? Porque a parte agradável da alternativa já foi apresentada: gastar mais, gastar mais com clientelas, que, naturalmente, precisam do Orçamento do Estado,...

**O Sr. José Junqueiro (PS):** — Olha quem fala!?!...

**O Orador:** — ... legítimas também — diga-se — e que precisam do Orçamento para obter benefícios. Mas, quando chega a altura de apresentar a outra face da moeda, que é a de que isto tem um custo e que esse custo é o de que já não se pode investir tanto como se investia, o Governo, em vez de assumir e dizer que «sim, esse é o custo que tenho de pagar para poder pagar as outras despesas», não o faz e pretende agora dizer que a culpa é do governo anterior porque fez menos do que devia ter feito.

Reparem na contradição desta crítica: se o governo anterior fez menos do que devia ter feito, não assegurou tanto como devia, fez auto-estradas a passo de caracol (que é a primeira vez que ouço!), o que tinha de fazer este Governo? Corrigir e fazer mais ainda do que o governo anterior tinha feito.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Ora, os números desmentem isso. Na realidade, o Governo passa por este mau bocado de ter de dizer às populações que afinal já não faz esta, aquela ou aquela outra estrada e que já não faz determinada auto-estrada e, evidentemente, não gosta de dar estas más notícias. Fá-lo por uma única razão, que é óbvia: por falta de recursos, em consequência de tê-los dispendido nas despesas correntes do Estado, que, pela primeira vez, aumentaram, coisa que não sucedia há já bastantes anos.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Sr. Presidente, Srs. Deputados, julgo não ser necessário confundir a discussão, pois ela é muito

simples: nesta altura, para o País, é adequada uma política que privilegie a despesa contra o investimento ou será que, pelo contrário, o que precisamos agora é de continuar e reforçar até o investimento público? Esta é a alternativa e é isto que temos de debater aqui, com legitimidade de ambos os lados.

Mas dou-vos a minha opinião: considero que o País, nesta altura, não pode abrandar o esforço de investimento em infra-estruturas que tem vindo a ser feito nos últimos anos.

**O Sr. Manuel Vargues (PS):** — Não vai abrandar!

**O Orador:** — E não o pode fazer porque isso teria consequências muito graves, a primeira das quais seria o facto de termos a ter enormes dificuldades em concorrer com os outros países no princípio do próximo século. Não é fácil, não é possível, nem legítimo pedir às empresas portuguesas que concorram livremente com empresas estrangeiras se, no nosso próprio território, não dispõem das mesmas condições de infra-estruturas de que dispõem as empresas que concorrem connosco.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Por outro lado, o investimento estrangeiro que, nestes anos iniciais do Mercado Único, procura localizar-se nas zonas mais favoráveis, não escolherá Portugal se lhe faltarem infra-estruturas que hoje em dia são imprescindíveis ao funcionamento da economia. Tenho a certeza de que se não existisse a auto-estrada de Setúbal, se não tivessem sido aí feitas as obras da ferrovia e as obras do porto, a Ford-Volkswagen nunca se teria estabelecido em Portugal e nunca se estabelecerá, garanto-lho, Sr. Secretário de Estado, em cidades ou em terras como Baião, que vão ficar isoladas por muitos anos.

**Vozes do PSD:** — Muito bem!

**O Orador:** — Temos também de desenvolver — todos e não apenas o Governo, pois, nesta Assembleia, todos temos responsabilidade nisso — o combate contra a ameaça do desemprego, que paira de facto no horizonte. Ora, uma política como esta, que, nesta altura crucial, privilegia a despesa contra o investimento, com certeza, provocará desemprego e terão de ser desenvolvidas outras políticas que corrijam esta deficiência.

Finalmente, Sr. Presidente e Srs. Deputados, com uma interrupção como esta, que, pelos argumentos em que se baseia, provavelmente, será mais prolongada — os argumentos que são válidos este ano para parar as obras públicas mais válidos serão no próximo ano e, se calhar, para o ano, a despesa vai ter mais solicitações para crescer — e terá, portanto, um prazo dilatado, toda a máquina que foi preparada para tratar tecnicamente do problema, provavelmente, deixará de poder ser recuperada em tempo útil. O tempo tem destas coisas: quando pára, pára por mais tempo do que se julga ser possível!

**O Sr. Manuel Vargues (PS):** — Isso é demagogia!

**O Orador:** — E, Sr. Secretário de Estado, compreendo que lhe seja cómodo, em vez de falar das estradas que já não faz, designar aquelas que o governo anterior deveria ter feito. Concordo que essa é uma discussão também possível, mas, nesta altura, talvez não seja a discussão útil.



O Sr. Joel Hasse Ferreira (PS): — Essa não convém!

O Orador: — Nesta altura, a utilidade é assumir as alternativas. Pela nossa parte, entendemos que o Estado português tem obrigação de continuar o seu esforço de investimento e até acelerá-lo, porque a altura é crítica. Julgamos que é má política — e estamos em desacordo frontal com ela — aumentar a despesa e parar ou reduzir o investimento público.

*Aplausos do PSD.*

O Sr. Presidente: — O Sr. Deputado Álvaro Amaro pediu a palavra, mas não tem tempo disponível, dado que o seu partido já o esgotou. Na ordem de inscrições segue-se o Sr. Deputado José Junqueiro, que dispõe de ligeiramente menos de um minuto.

Tem a palavra, Sr. Deputado.

O Sr. José Junqueiro (PS): — Sr. Presidente, Srs. Deputados, é muito rápido e conciso o que tenho a dizer. Viemos para este debate à espera de alguma novidade, mas o Sr. Deputado Ferreira do Amaral frustrou-nos. O PSD veio aqui à procura de lá e saiu tosquiado. É, de facto, mais um dia negro nestes debates por vós solicitados e valerá a pena reflectir sobre isso.

*Aplausos do PS.*

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas.

O Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas (Crisóstomo Teixeira): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Em primeiro lugar, gostaria de expressar o agrado com que regresso a esta Casa, voltando ao vosso convívio.

De alguma forma, terei de dar explicações, pois a razão deste debate prende-se com uma entrevista que, em boa ou má hora, entendi dar ao jornal o *Público*, entrevista que considero ter sido conduzida com dignidade e, pessoalmente, devo dizer que considero simpáticos os comentários às afirmações que produzi. Agora, creio que o rigor dessa entrevista ficou um tanto ou quanto comprometido, quer pela extensão da mesma quer — de acordo com as informações que me foram dadas naquele momento pelo jornalista —, pelo espaço temporal que mediava entre o fim da entrevista e o tempo que ele, jornalista, tinha para preparar a edição.

Mas não é caso único! Hoje de manhã, quando o Sr. Deputado Guilherme Silva, de alguma forma, antecipava este debate na comunicação social, o jornalista de serviço da TSF, que necessitava obviamente de promover o seu espaço mediático, falava, nada mais nada menos, do que em «suspensão e adiamento do Plano Rodoviário Nacional e no PSD em luta pelo cumprimento dos projectos inscritos no Orçamento do Estado»! Imagine-se, efectivamente, o que estas coisas querem dizer!...

Por vezes, tentamos chegar à realidade, transmitir uma ideia, mas falhamos completamente! Admito, portanto, que eu tenha falhado na minha entrevista, admito que a entrevista escrita tenha de alguma forma degradado a minha mensagem, pois efectivamente é sempre difícil a comunicação.

No entanto, tentarei dar alguns esclarecimentos que julgo serem necessários. Em primeiro lugar, penso que há uma questão que tem de ser tomada em consideração e que é a seguinte: ao reprogramar o Plano Rodoviário Nacional, é necessário partir de alguns instrumentos de trabalho racionais

e não tentar, de forma bombástica, lançar projectos a torto e a direito.

Ora, efectivamente, não há muitos instrumentos de trabalho: há um plano de base, com traçado, esboço e esboços, como diria o Sr. Deputado Falcão e Cunha, e há, pelo menos, levantamentos de tráfego, que são feitos periodicamente — terei todo o prazer em fornecê-los aos Srs. Deputados — e que dão conta de onde há ou não tráfego e de onde efectivamente vale a pena fazer auto-estradas, itinerários complementares, estradas nacionais ou meramente estradas municipais. É porque, Srs. Deputados, fazer uma estrada de grande capacidade em locais onde não há grande densidade de tráfego, normalmente, tem uma consequência imediata, que foi aqui de alguma forma aflorada pelos Srs. Deputados José Calçada e Isabel Castro: numa estrada dessa natureza, que vai dar a uma região subdesenvolvida, normalmente, entram mercadorias continuamente e saem pessoas de vez. Este é, efectivamente, um fenómeno clássico: a construção de uma estrada para uma região subdesenvolvida equivale à eliminação de uma fronteira; o comércio intensifica-se e o que é menos competitivo morre, desaparecendo a população. Assim sendo, a nossa lógica programática de elaboração do Plano Rodoviário Nacional será uma lógica de acompanhamento da procura para efectuar investimentos que sejam produtivos.

No entanto, ficou aqui no ar um mistério, relacionado com o que pode ser a capacidade de execução do Plano Rodoviário Nacional, na perspectiva de quem neste momento pediu este debate com carácter de urgência. E era bom que tivessem clarificado, porque as avaliações que mandaram fazer do Quadro Comunitário de Apoio I deram a impressão de que, de facto, para a conclusão dos itinerários principais, ao ritmo a que estavam a ser executados, seriam necessários os tais 17 anos e, depois disso, para o que sobrasse dos itinerários complementares, as contas que me foram presentes ilustram que, provavelmente, para os terminar, seriam necessários de 11 a 13 anos. Ora, seria lamentável que saíssemos daqui com a conclusão de que o tipo de propostas que o governo anterior tinha em mãos, que se traduziu na acção dos serviços que nos legou, levaria, de facto, a que o Plano Rodoviário Nacional só pudesse ser concluído em 30 anos.

O Sr. Ministro João Cravinho esclareceu à sociedade que temos novos métodos de trabalho para resolver esta situação — não os queremos é implementar com inflação —, mas o Sr. Deputado Guilherme Silva, ao longo destes últimos tempos, tem feito contínuas afirmações e até já falou em 100 milhões de contos!

O Sr. Guilherme Silva (PSD): — Vai ser mais do que isso!

O Orador: — Hoje vem aqui falar em centenas! Sr. Deputado Guilherme Silva, cuidado, depois de se ter sido governo, é bom não se advogar a inflação!

O Sr. Deputado foi citando projectos que não estão incluídos no Orçamento proposto, mas vamos aqui ver um: o Itinerário Complementar n.º 1, de Estarreja a Angeja, que o Sr. Deputado Guilherme Silva entende necessário, sugerindo comprometer na despesa pública 3 milhões e 350 000 contos. Gostaria que me dissesse, Sr. Deputado, de onde iria tirá-los e que impostos aumentaria! Mas passemos a outro caso: o Itinerário Complementar n.º 8, de Pombal. É necessário fazer a ligação, que custa 3 milhões e 200 000 contos e eu gostaria que o Sr. Deputado me dissesse onde vai pôr e de onde vai tirá-los e que impostos aumentaria!



Sr. Deputado, quer fazer agora a auto-estrada Guarda-Covilhã?! Quer?! São oito milhões e meio de contos! Diga o que vai pôr, o que tira e que imposto vai aumentar! E vá por aí adiante!

#### *Protestos do PSD.*

E, já agora, Sr. Deputado Guilherme Silva, veja com cuidado outro aspecto. O governo que o senhor suportou no passado produziu só esta situação: lançou ou anunciou concursos, sem que tenha desempenhado as formalidades legais; 25,8 milhões de contos, sem anúncio prévio nem no *Diário da República* nem no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*. Alguns deles são projectos que podiam ter financiamentos comunitários e que ficarão comprometidos se os concursos que aqui estão forem para a frente. Responda-me, Sr. Deputado: quem é que procede de forma irresponsável, comprometendo o financiamento comunitário destes projectos?! Seremos nós?!

Sr. Deputado Guilherme Silva, responda, se lhe é possível responder a isto!

**Vozes do PS:** — Muito bem!

**O Sr. Falcão e Cunha (PSD):** — Sr. Presidente, peço a palavra para um pedido de esclarecimento.

**O Sr. Presidente:** — Sr. Deputado, lamento muito, mas não tem tempo disponível para fazê-lo e o Governo também não tem tempo para responder-lhe.

Não havendo mais inscrições, devo concluir que este debate chegou ao fim. Vamos, portanto, proceder às votações.

Antes de mais, vamos votar o projecto de resolução n.º 10/VII, relativo à deliberação acerca do inquérito parlamentar n.º 2/VII — Sobre a gestão das despesas do Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola em Portugal entre 1988 e 1993 (CDS-PP).

*Submetido à votação, foi aprovado por unanimidade.*

Teremos agora de proceder à votação, na generalidade, dos projectos de lei n.º 20/VII — Transferência de jurisdição de bens imóveis do domínio público para os municípios (Os Verdes), n.º 85/VII — Delimita as competências e jurisdição sobre a Zona Ribeirinha do Estuário do Tejo (PCP) e n.º 87/VII — Gestão das zonas ribeirinhas em meio urbano (PS).

Entretanto, alguns Deputados do PSD apresentaram um requerimento no sentido de estes projectos de lei baixarem à 4.ª Comissão para reapreciação antes da votação na generalidade. Vamos, portanto, votar preliminarmente este requerimento.

*Submetido à votação, foi aprovado, com votos a favor do PSD e do CDS-PP, votos contra do PCP e de Os Verdes e a abstenção do PS.*

Uma vez que este requerimento foi aprovado, estes projectos de lei baixarão à 4.ª Comissão.

Srs. Deputados, terminaram os nossos trabalhos por hoje. Retomá-los-emos no dia 28, com a ordem de trabalhos que foi anunciada.

Muito obrigado a todos e um bom fim-de-semana.

*Eram 12 horas e 20 minutos.*

*Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:*

**Partido Socialista (PS):**

**Elisa Maria Ramos Damião.**

**Fernando Alberto Pereira de Sousa.**

**Luís Filipe Nascimento Madeira.**

**Luís Pedro de Carvalho Martins.**

**Rui Manuel Palácio Carreteiro.**

**Sérgio Carlos Branco Barros e Silva.**

**Partido Social Democrata (PSD):**

**Fernando Manuel Alves Cardoso Ferreira.**

**João Calvão da Silva.**

**José Manuel Durão Barroso.**

**José Maria Lopes Silvano.**

**José Mendes Bota.**

**Vasco Pulido Valente.**

**Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP):**

**Fernando Manuel Gomes da Encarnação.**

**Partido Comunista Português (PCP):**

**Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas.**

**Ruben Luís Tristão de Carvalho e Silva.**

**A DIVISÃO DE REDACÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.**



# DIÁRIO

da Assembleia da República

*Depósito legal n.º 8818/85*

**IMPrensa Nacional-Casa da Moeda, E. P.**

1 — Preço de página para venda avulso, 9\$00 (IVA incluído).

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

3 — O texto final impresso deste *Diário* é da responsabilidade da Assembleia da República.

**PREÇO DESTe NÚMERO 162\$00 (IVA INCLuíDO 5%)**

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