



# CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

Reunião extraordinária da Ex.<sup>ma</sup> Comissão Administrativa Municipal de Lisboa,  
efectuada em 12 de Dezembro de 1974

ACTA N.º 491

No dia 12 de Dezembro de 1974, na sala das reuniões camarárias dos Paços do Concelho, efectuou-se uma reunião extraordinária da Comissão Administrativa Municipal de Lisboa, sob a presidência do seu Presidente, engenheiro Joaquim Ângelo Caldeira Rodrigues, estando presentes os Vice-Presidentes tenente-coronel de engenharia Baltazar António de Moraes Barroco e arq.º Filipe Mário Lopes, e os vogais: engenheiros António Pereira de Figueiredo e Silva, António Sarmento Lobato Faria, dr. Augusto de Macedo Sá da Costa, Henrique José Monteiro Chaves, José Neves Cardoso Pires, arq.º Luís Vassalo Namorado Rosa, dr.ª Maria Teresa Vieira Bastos Ramos Ambrósio, Mário Reis Fernandes, eng.º Rui Pereira Correia. Não compareceram por motivo justificado os restantes vogais, professor José Augusto Rodrigues França, dr. José da Felicidade Alves e Manuel Marques da Silva.

Verificou-se ainda a presença dos convidados dos Conselhos de Administração da Carris e do Metropolitano.

As 15 horas e 10 minutos, feita a chamada e verificada a presença da maioria, o PRESIDENTE, anunciou que ia ser lida a acta da reunião anterior, realizada em 21 do mês findo.

O vogal FIGUEIREDO E SILVA, propôs a dispensa da leitura da referida acta — o que foi aprovado por unanimidade.

O Vice-Presidente BALTAZAR BARROCO, proferiu as seguintes palavras:

Sr. Presidente, srs. vogais, meus srs., antes de partir para uma missão e apesar de já o ter feito pessoalmente, não quero deixar de perder esta última oportunidade para manifestar publicamente o meu agradecimento por toda a colaboração que me foi dada por todos quantos trabalham neste Município. Agradeço a todos, mesmo àqueles a quem não me foi possível agradar, porque a sua ajuda positiva ou negativa serviu para me permitir conhecer melhor os problemas, e dentro das minhas possibilidades tomar ou propor as decisões que julguei mais convenientes para bem da cidade.

Apelo para todos quantos aqui labutam, para que, independentemente de quaisquer ideologias políticas, ponham acima dos seus interesses, e dessas ideologias, os interesses da cidade e da Nação.

O povo de Lisboa, está com os olhos postos na sua Câmara e espera dela a resolução dos seus problemas mesmo daqueles que a transcendem. A resposta é da sua votação e só poderá ser-lhe dada se os serviços da Câmara e a Comissão Administrativa se mostrarem eficientes, objectivos e realistas.

É para essa eficiência, objectividade e rentabilidade de serviços que faço o meu último apelo deste lugar.

Esta breve passagem pela C. M. L. permitiu-me avaliar melhor os seus problemas e as suas dificuldades.

Embora os meus préstimos sejam limitados, continuarei à sua disposição. Desejo a todos quantos aqui trabalham as maiores felicidades e os melhores êxitos na condução desta grande barca e faço votos para que a C. M. L. e os seus serviços possam cumprir com a profunda firmeza tudo o que lhes pede o povo de Lisboa e a Nação.

A todos muito obrigado.

O PRESIDENTE, em seguimento às palavras de despedida do tenente-coronel Baltazar Barroco, disse:

Em breves palavras, e no seguimento das palavras de despedida do Sr. tenente-coronel Baltazar Barroco, em meu nome e no dos senhores vogais na certeza de que me acompanharão neste voto, em primeiro lugar, o voto de que lhe desejamos as maiores felicidades para ele pessoalmente e para o alto lugar que vai desempenhar como presidente do Fundo de Fomento da Habitação, e em segundo lugar para lhe dizer que estamos na firme disposição de prosseguir a nossa tarefa, de seguir aliás o exemplo que ele aqui nos deixou e agradecemos as palavras que ele nos faz de saudação e prosseguimento dos nossos objectivos.

Seguidamente, entrou-se no período da

## ORDEM DO DIA

O PRESIDENTE informou que a reunião tinha sido convocada expressamente para os fins constantes do Edital n.º 146, que diz:

«Deliberação sobre autorização de um empréstimo de 260 000 000\$00 a contrair na Caixa Geral de Depósitos, de harmonia com as disposições do Decreto-Lei n.º 621/74 de 15 de Novembro.

— aprovação do 4.º Orçamento Suplementar referente a 1974 e autorização para avaliar os títulos para aquisição de 200 autocarros pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. R. L.

Todos os assuntos dizem respeito a problemas de financiamento às Companhias de Transportes Terrestres de Lisboa, Carris e Metropolitano, pelo que o Presidente, propôs a discussão conjunta de todas as propostas, e dada a transcendência dos assuntos a discutir mandou proceder à sua leitura:

A fim de contratar com a Caixa Geral de Depósitos o empréstimo de 260 000 contos a que respeita o Decreto-Lei n.º 621/74, de 15 de Novembro findo, foi necessário solicitar ao Ministério das Finanças autorização para garantir o pagamento dos encargos do mesmo empréstimo com a consignação da receita proveniente dos adicionais às contribuições directas do Estado, nos termos do § 2.º do artigo 673.º do Código Administrativo, para o que exarei o despacho anexo, de 4 do corrente, ao abrigo do artigo 78.º do mesmo Código.

Sendo esta a primeira reunião que se efectua após aquela data, tenho a honra de submeter à ratificação da Câmara o mencionado despacho.

«O Decreto-Lei n.º 621/74, de 15 de Novembro p. p., autorizou a Caixa Geral de Depósitos a conceder a esta Câmara um empréstimo de 260 000 contos destinado exclusivamente à cobertura dos déficits de tesouraria do Metropolitano de Lisboa e da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

A urgência na contratação deste empréstimo é evidenciada pelas referidas empresas ao informarem a Câmara que lhes é indispensável o mencionado empréstimo para fazer face às despesas com o pessoal no mês corrente.

Assim, e como não é possível reunir extraordinariamente a Câmara determino, ao abrigo do artigo 78.º do Código Administrativo e para efeitos de se obter do Ministério das Finanças a garantia a que respeita o § 2.º do artigo 673.º do mesmo Código:

1 — Que se contrate com a Caixa Geral de Depósitos o empréstimo de 260 000 contos a que se refere o Decreto-Lei n.º 621/74, de 15 de Novembro e para os fins nele indicados;

2 — Que se observem as condições estabelecidas no mesmo diploma legal ou sejam:

- a) Taxa de juro de 8 %;
- b) Prazo—dois anos.

3 — Que se solicite ao Ministério das Finanças autorização para caucionar o pagamento dos encargos deste empréstimo com a consignação da receita proveniente dos adicionais às contribuições directas do Estado.

4 — Este meu despacho deverá ser sujeito a ratificação em próxima reunião da Câmara.»

O Decreto-Lei n.º 621/74, de 15 de Novembro p. p., autorizou a Caixa Geral de Depósitos a conceder a esta Câmara um empréstimo de 260 000 contos destinado exclusivamente à cobertura dos déficits de tesouraria do Metropolitano de Lisboa e da Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

A Caixa Geral de Depósitos, consulta sobre a possibilidade de concessão, de u o seu parecer favorável mediante as seguintes condições:

- a) Taxa de juro de 8 %;
- b) Prazo—dois anos.

Em face do exposto tenho a honra de propor:

1.º — Que esta Câmara seja autorizada a negociar com a Caixa Geral de Depósitos um empréstimo de 260 000 contos a que se refere o Decreto-Lei n.º 621/74, de 15 de Novembro e para os fins nele indicados, garantido pela consignação de todas as receitas do Município em geral, e, em especial, pelas receitas provenientes dos adicionais às contribuições directas do Estado;

2.º — Que sejam aprovadas as seguintes condições para contracção do mesmo empréstimo;

- a) Taxa de juro de 8 %;
- b) Prazo—dois anos.

3.º — Que o Presidente possa outorgar e assinar a respectiva escritura em representação da Câmara.

Nos termos do n.º 14.º do artigo 99.º do Código Administrativo, tenho a honra de submeter à aprovação da Câmara o 4.º Orçamento Suplementar do Município para o corrente ano de 1974, organizado segundo as regras estabelecidas no artigo 680.º do mesmo Código.

Tanto as receitas como as despesas atingem o montante de 260 000 000\$00, assim discriminados:

#### R E C E I T A

Receita Extraordinária .....	260 000 000\$
<i>Total da receita</i> .....	260 000 000\$

#### D E S P E S A

Despesa Extraordinária .....	260 000 000\$
<i>Total da despesa</i> .....	260 000 000\$

Com o objectivo de renovar a sua frota rodoviária a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. R. L., adjudicou o fornecimento de 200 autocarros à firma Auto-Sueco, Ltd.ª.

A entrega dos autocarros será escalonada no tempo sendo o pagamento, de cada fornecimento parcial, diferido em 10 prestações semestrais, ficando a quantia em dívida titulada por letras sacadas pela Auto-Sueco, Ltd.<sup>a</sup>, aceites pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. R. L.

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. R. L., solicitou a esta Câmara o aval nas referidas letras, com fundamento na relação existente de concedente e concessionária.

O montante das letras a avaliar será de cerca de 300 000 000\$00 e respectivos encargos, dos quais se destacam juros, variação cambial e variação de preços de mão-de-obra e material.

Em face do exposto tenho a honra de propor:

1.º — Que esta Câmara preste aval às letras aceites pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. R. L., ficando a operação condicionada à publicação do Decreto-Lei que superiormente a autorize.

2.º — Que seja inscrita no Orçamento, na ocasião própria, a verba necessária para que, se se impuser, possa proceder-se à efectivação da responsabilidade agora tomada pela Câmara.

O PRESIDENTE, após a leitura, esclareceu que as três primeiras propostas se referiam à concessão de um financiamento no valor de 260 mil contos, sendo 135 mil contos para a Carris e 125 mil contos para o Metropolitano e a última proposta a um financiamento de cerca de 300 mil contos para a compra de 200 autocarros para a Carris. Portanto as três primeiras propostas, sendo relativas à mesma operação, são, respectivamente, no sentido da Comissão Administrativa deliberar para se poder efectuar o contrato com a Caixa Geral de Depósitos, ratificação do despacho, pelo qual já solicitamos ao Ministério das Finanças autorização para o empréstimo. Aquele que se refere ao Orçamento Suplementar, este tem que ser aprovado, nos termos do Código Administrativo, para se poder efectivar a referida operação.

A outra proposta, trata-se como já referi de avaliar um empréstimo que será directamente contraído pela Carris junto de um estabelecimento bancário.

Relativamente à primeira operação do empréstimo de 260 mil contos, que nós vamos contrair na Caixa Geral de Depósitos é-nos facultado pelo Decreto-Lei n.º 621/74 segundo o qual a Câmara ficou autorizada a proceder a essa operação, com vista a um subsídio à Carris e ao Metropolitano. Não diz precisamente os termos, mas com essa autorização do Governo, a Câmara poderia pura e simplesmente dar a sua concordância a essas duas propostas.

Esta operação levantou algumas reflexões de dois tipos: a primeira é a possibilidade real que temos de cobertura da obrigação que vamos contrair na Caixa Geral de Depósitos Crédito e Previdência. Vimos imediatamente que um empréstimo daquele montante e com um prazo tão curto de 2 anos, era inteiramente incumprível e por isso a nossa reacção imediata foi fazermos um

offício, logo que tivemos conhecimento do Decreto-Lei, embora já antes disso, em contacto com o Governo soubessemos que o Governo projectava decidir nesse sentido. De qualquer forma, só após a publicação do referido Decreto-Lei nos foi possível tomar uma reacção oficial: a que nos pareceu, no momento, mais possível, foi pedir ao Governo um contra-subsídio. Nós não queremos entrar de modo nenhum, o processo, que é urgente, do financiamento à Carris e ao Metropolitano, mas desde já, informamos o Governo de que a muito curto prazo precisamos de um contra-subsídio, não é uma solução única, mas de qualquer forma, o que vos peço é autorização para, neste momento, independentemente de qualquer solução que venha a ser encontrada, esta do contra-subsídio que referi ou qualquer outra que haja a confiança no nosso futuro, nas relações com o nosso Governo, na possibilidade de nós virmos a cobrar novas receitas, portanto, confiança na possibilidade de contraírmos este empréstimo e imediatamente, sem o conhecimento exacto da forma como nós vamos desobrigar dele para de uma forma imediata, permitirmos o financiamento à Carris e ao Metropolitano.

Levantou-se-nos outra ordem de relexões, dado que estamos a contrair a obrigação de um empréstimo com a Caixa Geral de Depósitos em condições até, imediatamente incumpríveis à luz do nosso orçamento, levantaram-se problemas de dificuldade de autorizações do Código Administrativo, pois estamos a contrair obrigações para as quais orçamentalmente não se justificaria e só vimos uma forma de resolver o problema que é transferir a dificuldade do nosso orçamento para os orçamentos da Carris e do Metropolitano, isto é, propor às administrações daquelas empresas que aceitassem o financiamento nos mesmos termos de empréstimos de juro e curtíssimo prazo que também sabemos que os seus orçamentos não permitem realmente cumprir.

A situação é esta, realmente muito difícil, mas é evidente que a Carris também só pode aceitar isto, na certeza também de que nós é que vamos arranjar a solução. Também não está nas suas possibilidades, dado que são empresas concessionárias, que se submetem a uns contratos que não podem modificar com grande latitude das suas regras de exploração. Concretamente a sua fonte de receita, que são as tarifas, — elas são impostas pelo Governo, não são da sua livre atribuição, — não há dúvida nenhuma de que ao fim e ao cabo têm que se virar para nós para ajudarmos a resolver o problema, e compete-nos ou ao Governo a solução definitiva deste empréstimo.

Portanto o problema deste empréstimo, enquadra-se numa situação financeira que deve nesta altura, ser devidamente explicada, porque as carências de dinheiro das duas empresas são bem maiores que estes 260 mil contos.

Hoje mesmo aqui nesta reunião, como já referi, está a outra proposta para o empréstimo de cerca de 300 mil contos para a compra dos 200 autocarros, solução técnica imprescindível para o melhoramento indispensável a uma boa gestão e rentabilidade dos próprios transportes terrestres em superfície. Não há dúvida que tivemos que homologar técnica e financeiramente na medida em que avalisamos o empréstimo, e esse sim, é contraído directamente pela Carris junto da entidade bancária.

Mas não ficam por aqui as dificuldades financeiras das duas empresas. A Carris também tem, neste momento, apresentado à C. M. L. em subsídio da ordem dos 40 mil contos para o alargamento das suas instalações, nomeadamente, da construção, em início, da Central da Pontinha, e as necessidades de expansão dos seus serviços também não ficarão por aqui.

O Metropolitano, esse, em face do plano de expansão, também sob o ponto de vista técnico, já recebeu a nossa homologação e é absolutamente indispensável prosseguir na ampliação da rede do Metropolitano. Esse, dizia eu, tem necessidades de financiamento que vão até muito além do que a Carris está apresentando. Tem necessidade de alguns milhões, no prazo de poucos anos. É absolutamente urgente arrancar com as obras de ampliação, porque de contrário o Metropolitano é inteiramente inrentável.

Para satisfazer esse financiamento, o metropolitano está tentando, ele próprio, obter créditos externos para conseguir financiar-se e às suas obras.

É dentro deste quadro de necessidades que temos de tomar uma resolução sobre as propostas aqui hoje presentes. É evidente que não podemos apenas fazer o balanço das necessidades sem ao mesmo tempo também nos debruçarmos um pouco sobre as possibilidades das próprias empresas. A Carris, e a própria Câmara, poderem portanto vir a angariar receitas que cubram tais encargos.

A Carris e o Metropolitano, creio que isso até lhes é recomendado pelo próprio Decreto-Lei que nos permite proceder a esta operação do empréstimo de 260 mil contos, poderão, e fazem-no normalmente, mas agora, particularmente, é-lhes feito o apelo, no sentido de fazerem uma profunda reflexão para entrarmos num período de austeridade financeira e obter a máxima economia na sua gestão.

Aguardamos com esperança, que desse estudo, resulte realmente uma melhoria e uma possibilidade de se proceder a economias. Todavia, é hábito das relações dessas empresas com a Câmara, a apreciação das suas contas, e, numa apreciação global que já me foi permitida fazer, não tenho também dúvidas que não se podem fazer grandes economias, sobretudo nesta altura que, de modo nenhum, podemos retardar as obras de expansão de uma e de outra Empresa, tanto mais que é nossa orientação dar-se melhor incremento ao tipo de transportes colectivos em detrimento de obras de transportes individuais. Não vos trago aqui uma análise exaustiva, como digo, não foi possível fazê-la, mas não deixa de ser pertinente tal observação que essa análise deve ser presente dentro da apreciação anual que fazemos das contas da Carris e do Metropolitano, até porque nas administrações quer duma quer de outra empresa, também temos pessoas que são escolhidas pela Câmara, portanto temos sempre aquela possibilidade de assistir de uma forma muito directa à administração dessas Empresas.

Um aspecto delicado que se pôs também à apreciação deste Decreto-Lei, foi o facto de por contratos iniciais era o Governo e não a Câmara que se obrigava a cobrir os déficits de exploração da Carris e Metropolitano, tanto mais que é o Governo e não a Câmara quem fixa as tarifas desses transportes.

Acontece que o Governo, por decisão de Ministros, que votou este Decreto-Lei — razões que o Decreto-Lei não diz mas que têm certo fundamento, — entende que é à população de Lisboa e não ao País, portanto às Finanças da C. M. L. que compete cobrir tal déficit. Foi uma decisão um pouco imprevista, que resulta de uma dificuldade de tesouraria que nós compreendemos que afecte as contas do Estado mas o que não há dúvida é que também a Câmara está numa situação de tesouraria muito difícil. Isso obrigar-nos-ia aqui, para explicarmos um pouco essa nossa ideia, a entrar numa análise das nossas próprias contas, mas é um tema para uma reunião ainda este mês, não a próxima, mas uma reunião extraordinária no dia 30, mês, em que teremos ocasião de ver todo o panorama de contabilidade desta Câmara e ver quão difícil vai ser, direi mesmo impossível, em dois anos, como já afirmei, cobrir este empréstimo de 260 mil contos. Todavia, há alguma razão no reparo do Governo, porque efectivamente não podemos exigir, aliás dentro duma linha de orientação política anterior, que o País sofra no seu desenvolvimento regional, em benefício da cidade de Lisboa, e efectivamente que isso é uma situação que temos que reconhecer, mau grado os interesses da população de Lisboa. Isto é, vinham benesses, vinham benefícios e comodidades para a cidade que estavam a ser pagos por todo o País com prejuízo do desenvolvimento do resto do País. É inteiramente curial observá-lo e sendo esse o fundamento da decisão do Governo, pois até temos de aceitar que tem fundamento de justiça social, mas se assim é, tem o Governo que dar à Câmara a faculdade de cobrarmos maior receita da população de Lisboa. Temos que ter condições de o fazer. Efectivamente elas são muito limitadas, por outro lado até há que admitir a hipótese de modificar o próprio sistema tarifário dos transportes de Lisboa. Há que pôr o problema se os utentes dos transportes da Carris e do Metropolitano, não deverão pagar mais nos seus transportes. Naturalmente que isso obriga a uma revisão global porque em sentido unilateral de dizer que neste momento devíamos aumentar as tarifas da Carris e do Metropolitano, mais do que está anunciado, da ordem dos 25 % que é o que já está fixado no Decreto-Lei, e mereceu a apreciação e aprovação do Executivo e vai ser submetido a uma aprovação da Comissão Administrativa, na próxima reunião ordinária, pelo menos no que diz respeito à Carris, porque na parte referente ao Metropolitano ainda não temos uma atribuição exacta e definida das suas tarifas mas deve vir brevemente para apreciação. Portanto, dizia eu, se de uma forma unilateral não devemos anunciar o aumento das tarifas da Carris e Metropolitano mais do que já está permitido por Decreto-Lei, a verdade é que num contexto global de aumento de contribuições e taxas à cidade de Lisboa, será talvez legítimo pensar que as tarifas da Carris e Metropolitano deverão subir muito mais do que vão subir no próximo mês de Janeiro. Sinto-me tanto mais reforçado para fazer esta afirmação quanto é certo que comparando as tarifas que se praticam aqui no nosso País, em Lisboa, concretamente, e nas outras capitais, não podemos deixar de verificar que as tarifas em Lisboa são relativamente muito baixas, por isso estou em crer que devemos desde já pensar num outro

aumento de tarifas, além do já anunciado, mas isso dentro de um contexto de aumento geral de impostos e de taxas sobre a população de Lisboa, proposta que teremos ocasião de detalhar melhor para a próxima reunião do dia 30 deste mês porque é nesse sentido, e não no de reclamar do Governo mais subsídios que eu sinto que devemos resolver os nossos problemas. É muito importante acentuar, dentro desta análise geral, esta nossa posição. É extremamente grave tirar essa conclusão porquanto ela vai significar que nas últimas dezenas de anos nunca uma Câmara Municipal, uma vereação ou uma Comissão Administrativa teve a necessidade de proceder a tal derrama de contribuições para resolver problema tão difícil, e por isso estou convencido que vamos entrar num período histórico desta Câmara extremamente impopular para a população de Lisboa que só pode ser compensado se em paralelo nós soubermos demonstrar a essa população que tal recolha de receitas corresponde a um incremento de distribuição de benefícios e de bens para a própria cidade. Estou convencido que seremos capazes de programar um plano de trabalhos que convença realmente a população de Lisboa de que tais receitas são necessárias e são adjudicadas para o tal programa de obras.

Infelizmente na próxima reunião do dia 30, forçados pela necessidade de apresentar por razões legais, um orçamento até ao fim do ano, devidamente equilibrado, na base de receitas firmes nós temos que apresentar um orçamento que é tragicamente reduzido em relação aos dos anos anteriores, mas que tem que ser acompanhado, também da afirmação de esperança que durante o ano próximo, vai ser corrigido, por um plano de recolha de receitas que nos permita apresentar então o tal programa mais ambicioso de bens e serviços, isto porque o orçamento tal como disse fica muito reduzido porque as receitas ordinárias diminuíram sensivelmente e as despesas aumentaram consideravelmente em função sobretudo do aumento dos vencimentos.

Vai-nos deixar pequena margem para execução de obras e serviços para a cidade de Lisboa, pois temos que apresentar um orçamento que é trágico, mas tem que ser acompanhado de uma promessa de que, a muito curto prazo, apresentaremos um outro orçamento que nos permita estruturar um programa que justifique a existência desta Câmara porque o orçamento que está quase elaborado não deixa margem para grandes realizações, e a manter-se essa situação quase não justificaria a existência desta Câmara que não pode de modo nenhum justificar-se apenas como máquina que auto-devora as suas finanças para se alimentar a si própria sem distribuir bens e serviços, sem rentabilidade para a cidade, é inteiramente impossível. É dentro deste grave condicionamento financeiro que tenho que vos pedir hoje a aprovação destas quatro propostas, que se referem a duas operações financeiras que ultrapassa os 500 mil contos. Dada a gravidade do tema, embora saiba que cada um de vós já teve oportunidade de reflectir sobre ele, até já muitos de nós trocámos impressões e opiniões sobre o mesmo tema, parecia-me extremamente pertinente pedir os pronunciamentos.

O vogal SÁ DA COSTA usando da palavra disse:

A exposição que acaba de fazer é suficientemente clara e ao mesmo tempo dramática para que não nos deixe grande margem para dúvidas sobre a necessidade de apresentação destas propostas. Portanto e pela minha parte se as aprovo, pois aprovarei. Fica-me uma grande dúvida no espírito: é a capacidade dos organismos beneficiários dos empréstimos desta Câmara como V. Ex.<sup>a</sup> declarou, para corresponderem, no curto prazo de dois anos, ao cumprimento integral das obrigações que perante a Câmara assumem. Por outro lado também não vejo outra alternativa pois que está em causa o serviço público cuja sobrevivência depende da aprovação desta proposta.

No tocante ao aval, e refiro-me em conjunto às propostas, não quero deixar de salientar um aspecto que me parece indeterminado — não pela intenção dessa primeira proposta mas pelo que pode envolver no futuro. Ninguém aqui presente poderá garantir e tal como se apresenta a proposta relativa ao aval, a responsabilidade desta Câmara não se cifra em 200 mil contos pode por força dos juros ir além disso, isso é um ponto que para mim merece séria preocupação, como o das variações cambiais e o das variações de preços da mão-de-obra e de materiais.

Tenho a impressão de que neste caso, como em tantos outros, nós estamos atrás dos acontecimentos e nem sequer conseguimos ir ao lado deles, isto é o preço de uma pesada herança de 48 anos de fascismo, pelo menos. Portanto perante os esclarecimentos que o Sr. Presidente apresentou, não tenho dúvida nenhuma de que foram tomadas as precauções máximas que era possível tomar por esta Câmara no sentido de aprovar os empréstimos. Resta-me a dúvida sobre a capacidade dos beneficiários finais dos empréstimos que a Câmara vai contrair perante a Caixa Geral de Depósitos, ou sejam a Carris e o Metropolitano, de poderem no prazo devido cumprir as obrigações de modo a Câmara por sua vez cumprir aquelas que assumiu perante a Caixa.

Creio que não temos realmente grande possibilidade de hesitar perante as propostas apresentadas mas com plena consciência de que estamos a assumir uma responsabilidade muito grande que poderá comprometer o futuro desta Câmara.

A vogal MARIA TERESA AMBRÓSIO, usando da palavra disse:

Estamos realmente perante uma situação que é um facto consumado.

Concerteza que não é de ânimo leve que vamos aprovar este pedido de contrato de empréstimo que realmente vai ainda acentuar as dificuldades financeiras da Câmara, como o Sr. Presidente tão bem as expôs. Sr. Presidente, apesar de sentir que isto é resultante de 48 anos ou mais de fascismo, resta-me perguntar o que é que nós na realidade vamos cobrir? Nós vamos cobrir alguns benefícios que os sistemas de transportes públicos, a Carris e Metropolitano, estão a conceder à população ou vão conceder daqui por diante melhor à população, ou vamos cobrir pura e simplesmente erros de uma defeituosa exploração; de uma má gestão, ou mesmo de contratação de exploração

realmente deploráveis? Tenho a impressão que esta seria a pergunta que qualquer munícipe da cidade faria, ao sentir que na realidade vai sofrer — visto que a Câmara tem que desviar as suas reservas financeiras — as consequências deste empréstimo. Eu pergunto portanto se nós estamos perante o facto consumado, não podemos deixar de pedir o empréstimo, dado que a Carris tem desde já, e o Metropolitano, déficits de tesouraria que lhes impedem de pagar ao pessoal neste mês corrente. Se estamos perante o facto consumado e temos que aceitar, eu suponho que temos que pedir alguma contrapartida.

Custa-me imenso, estar aqui nesta Câmara, dar a minha aprovação sem na realidade afirmar, ou pelo menos acentuar — afirmação que o Sr. Presidente fez — que algo na realidade tem que mudar nos transportes colectivos de Lisboa.

Que este assunto não fique apenas, nem exclusivamente ao nível do financiamento. Na realidade, é agora a nossa preocupação e, supomos, é comum, que a Comissão Administrativa desta Câmara, tem que se debruçar sobre ele, não pode esperar, nem pode negar à futura Comissão Administrativa, eleita livremente pela população, este problema, de não ter sequer abordado resolutamente a questão dos transportes urbanos em Lisboa.

Portanto, suponho que medidas a curto prazo, digo mesmo, a curtíssimo prazo e a médio prazo têm que ser tomadas pela Comissão Administrativa da Câmara dentro do espírito da política de transportes urbanos que nas últimas semanas tem vindo a ser apresentada a público pelas autoridades responsáveis, — autoridades governamentais —.

Suponho que resolutamente a curto prazo, teremos que caminhar para maior controle de gestão que evidentemente, eu já sei, mas é um controle muito mais sério, uma revolta profunda da gestão no sentido de aproveitar ao máximo o sistema proposto e, simultaneamente ir até ao fundo na execução daquelas medidas momentâneas que também já foram explicadas ao público esta semana, para poder explorar até ao fim os sistemas que possuímos.

Eu suponho que medidas muito maiores de reestruturação do sistema de transportes, têm de ser tomadas.

Os serviços de transportes colectivos em Lisboa têm na realidade de ser postos ao serviço do público.

São sempre, portanto, sistemas que procurarão servir o público ao mais baixo preço sem dúvida nenhuma, mas com um sistema de tarifas com efeitos sociais. Se na realidade temos tarifas muito baixas — e isso é uma das causas do déficit contínuo deste sistema de transportes —, sem dúvida nenhuma eles não reflectem absolutamente nada a preocupação de servir classes trabalhadoras ou as classes que nem podem realmente pagar essas tarifas.

Ora se temos de nos orientar por uma política de transportes rentável, e ao serviço da população, com um sistema tarifário realmente adequado, não vejo a possibilidade senão irmos profundamente à transformação do sistema, à municipalização das empresas de transportes colectivos e a uma reestruturação imediata dos percursos dentro da cidade, de acordo com o plano de melhoria da qualidade da vida desta cidade.

Portanto, eu pretendo apenas dizer que concerteza não posso deixar de aprovar esta proposta mas, em contrapartida, desejava que ficasse bem expresso de que deverá tratar-se imediatamente de procurar fontes de apoio à exploração destas empresas que são continuamente deficitárias.

Deverá, por outro lado, criar-se a municipalização destes sistemas e a Câmara tem que realmente apoiar-se em toda a política de transportes públicos que o Governo Provisório está neste momento tentando implantar para não legar, à futura Comissão Administrativa este mesmo encargo tão doloroso como é o que nós temos presente.

Muito obrigada, Senhor Presidente.

Tendo-se verificado a presença na sala das reuniões do Sr. subsecretário do Estado dos Transportes e Comunicações, o Presidente, convidou-o a tomar lugar como convidado de honra e agradeceu a sua presença.

Seguidamente, usou da palavra o vogal VASSALO ROSA, que começou por dizer:

Queria começar por dizer que aprovo as propostas apresentadas com a convicção de não haver outra alternativa neste momento em relação à matéria exposta. Contudo, eu não posso, e nisto apoio inteiramente as palavras da dr.<sup>a</sup> Teresa Ambrósio, não posso deixar de manifestar o meu desacordo com o aumento de tarifas já referido pelo Sr. Presidente, e penso que nada se deve adiantar sobre tal matéria neste momento sem estudos detalhados que a todos nos esclareça e habilite às soluções indispensáveis. Nesta base, parece-me que os estudos elaborados têm que garantir os melhores transportes aos mais baixos preços. Dentro do prisma das minhas preocupações que procuram interpretar as preocupações da população e da Câmara, não posso deixar de referir, dois aspectos que me parecem fundamentais:

1. Política financeira da Câmara, um aspecto que tem que ter em acção a repercussão das medidas adoptadas para a futura administração e evitar o progressivo agravamento da situação financeira futura. Para isso creio que há que criar condições de administração e de financiamento que encarem as realidades dos encargos resultantes da exploração necessariamente deficitária de empresas de interesse público.

2. Outro aspecto que quero referir é o da correcta gestão das empresas e a prioridade às medidas que conduzam a um benefício efectivo da população da cidade; à defesa intransigente das condições de utilização de toda a cidade por todos os seus munícipes; à obtenção de reais e sensíveis benefícios sociais com especial atenção para as populações até agora marginalizadas, grande parte delas até agora sem acesso às condições mínimas de utilização da cidade e de que os transportes públicos pelo que representam como factor básico de mobilidade dentro da cidade, é um dos fundamentais.

A concluir, parece-me que a Câmara através das empresas de transportes públicos da cidade e através dos seus serviços, tem que criar as condições que tornem possíveis e reais a obtenção dos benefícios sociais referidos.

Seguidamente o Sr. PRESIDENTE, disse:

Vou dar a palavra ao Vice-Presidente arq.º Filipe Lopes, mas antes desejo proferir algumas palavras sobre as intervenções ouvidas que são, sem dúvida, intervenções que, na sua maior parte, vão ao encontro das nossas ideias. Há alguns pontos de discordância que não implicam a desaprovação das propostas apresentadas, mas toda uma discussão futura, mas que talvez ainda hoje se pudesse debater um pouco, pelo menos acentuar e deixar registadas para discussão futura essas divergências que se vão revelando.

Vamos, portanto, dar a palavra ao sr. arquitecto Filipe Lopes.

O Sr. Vice-Presidente arq.º FILIPE LOPES, usando da palavra disse:

Eu só queria dizer algumas palavras relativamente à política dos transportes que está intimamente ligada com estas propostas.

A orientação dada, tanto pelo Governo, como pela Câmara, dá prioridade aos transportes colectivos da cidade e não poderá deixar de se reflectir no próprio orçamento e na própria gestão das empresas que têm a seu cargo estes serviços.

De facto, por uma análise rápida e muito sumária, chegamos à conclusão de que em eixos principais da cidade, os transportes individuais não chegam a transportar 20 %, ou 15 % na Avenida da Liberdade —, da população que se desloca, sem contar com o Metropolitano.

Os passageiros dos 12 000 veículos que transitam na Avenida da Liberdade, eram transportáveis em 170 autocarros, quando transitam hoje por aquela artéria 1600!

Portanto dizer que os transportes colectivos não têm capacidade para servir a totalidade da população é um erro. Evidentemente, a partir do momento em que se desse possibilidade e prioridade aos transportes colectivos eles poderiam circular com muito maior velocidade, com uma rotação muito mais rápida, com uma gestão muito mais eficiente do seu material, do seu pessoal e da sua energia.

Portanto, temos de caminhar resolutamente e este circunstancialismo dos déficits das empresas leva-nos a tomar mais firmemente essa orientação para uma prioridade verdadeira dos transportes colectivos.

Quero ainda referir que com estes empréstimos estamos a sobrecarregar de facto as câmaras futuras ou o futuro da Câmara com encargos, alguns deles pelo menos compra dos 200 autocarros é para benefício do futuro.

Não há dúvida que 48 anos de uma gestão protegida por um Governo fascista, nos deixou uma frota de autocarros antiquados e que é necessário, de repente, renovar 200 autocarros numa frota de 500, o que é qualquer coisa de importante.

Estamos a fazer agora um esforço que deveria ser feito ao longo de anos. Além disso, os déficits que o empréstimo de 260 000 contos deve cobrir — e agora dirijo-me às administrações das duas empresas aqui presentes: Metropolitan e Carris — pedindo que me esclareçam, se me engano ao considerar que esses déficits correspondem a déficits de tesouraria e não a déficits de exploração, o que pode corresponder de facto a investimentos e a melhoramentos dos serviços.

Pelo esclarecimento prestado pelos administradores das empresas, aqui presentes, verifico que efectivamente, isso sucede em parte no Metropolitan; na Carris não.

Portanto, já temos aqui em parte uma resposta às dúvidas postas pela vogal Maria Teresa Ambrósio.

É dirigindo-se aos referidos administradores da Carris e do Metropolitan: se quisessem dizer mais alguma coisa ou esclarecer melhor este ponto, agradeço.

O PRESIDENTE convidou em seguida, os Srs. brigadeiro Escudeiro e dr. Rogério Lameira, administradores da Carris e do Metropolitan, respectivamente, para prestarem os esclarecimentos que julgassem convenientes.

Antes, porém, disse:

Desejava apontar duas divergências, não no sentido de as discutir, mas só registá-las para ulterior discussão. E eu digo não para as discutir, porque realmente elas não põem em causa a aprovação destas propostas — aprovação que me parece, até agora ninguém pôr em causa —, mas apenas foram feitas considerações que me parecem muito pertinentes embora algumas sejam susceptíveis de opção, como são por exemplo as afirmações sobre a municipalização dos transportes colectivos e a do aumento de tarifas.

A respeito de municipalização, posso afirmar que no estudo respeitante à Carris, se estão a dar passos muito sérios nesse sentido, pois a Carris, praticamente já está municipalizada.

Mas a opção que se oferece neste momento, é no sentido não de se obterem serviços municipalizados, mas nacionalizados. A participação do Estado no capital do Metropolitan e da Carris, parece que é uma sugestão muito interessante, sobre a qual devemos começar já a reflectir para oportunamente tomarmos decisões e iniciarmos um diálogo com o Governo, que parece que está bastante aberto nesse sentido. Isso tem para nós muito interesse, pois, corresponderia a uma entrada de capital do Estado. Imediatamente, vinha-nos dar uma achega os créditos financeiros e, de futuro, era uma garantia de que o Estado ficava mais vinculado à obrigação de cobrir eventuais déficits. Portanto tenho todo o interesse nesta partilha de capital entre a Câmara e o Governo. É uma opção que terá que se tomar numa reunião próxima e envolve naturalmente o acordo do Governo, paralelamente.

O outro problema, é o aumento das tarifas, não tenho dúvidas nenhuma que uma subida de tarifas, fora dum contexto de subida de outros impostos, era uma atitude que seria considerada como grave atentado social, isso porque

os transportes colectivos servem sobretudo aquela população que menos pode pagar e era ela que ia aumentar os seus encargos, — isto mais uma vez em favor do automóvel. Isto não está certo, portanto é o que eu digo: um aumento unilateral não se podia fazer, mas visto dentro de um outro contexto, que não estou em condições de aqui enumerar mas, muito rapidamente posso dizer que se nós tornarmos muito mais cara a vida do automóvel em Lisboa; se aplicarmos uma taxa excepcional para o automóvel que circula em Lisboa; se essa taxa que se aplica ao automóvel é uma taxa nacional, o circular o automóvel em Lisboa, devia-se tornar mais caro do que circular o automóvel no resto do País, isto porque o encargo com o arranjo da cidade é bem maior que o encargo com a rede nacional de estradas. Portanto, dentro de um contexto de aumento substancial de transporte automóvel já era mais possível aceitar o aumento de tarifas. Mas se nós considerarmos o aumento de tarifas, dentro de um contexto de contribuições que pesa sobretudo sobre as grandes fortunas, que existem em Lisboa, sobre as grandes empresas que aqui existem e portanto o torne numa política fiscal que seja, fundamentalmente, ou pelo menos também a par do objectivo da receita fiscal, uma forma de redistribuição, de uma melhor repartição social dos rendimentos, já seria, dentro desse contexto, mais aceitável o aumento das tarifas, porque se efectivamente estivermos também apenas a lançar contribuições sobre a massa mais rica da população pode isso não ser suficiente, pode ser que cheguemos à conclusão dentro de um contexto global de aumentar receitas, ter que pedir sacrifícios a todos mas ainda há esta observação a fazer: é que um aumento de tarifas que vá dificultar o transporte ao trabalhador de Lisboa, também por sua vez, tem sempre a possibilidade de em contrapartida, justificar ao trabalhador uma reclamação de maior vencimento ao patrão, também há que ver esse aspecto.

Também estou de acordo com a observação da Dr.<sup>a</sup> Maria Teresa, de que o aumento das tarifas assim anunciado, — este aumento de tarifas, já é extremamente desagradável de impor — os 25 % anunciados, para já, são aceitáveis, eu porei na próxima reunião a sua observação dado que vai ser apresentada uma proposta nesse sentido, e qualquer outro aumento, pois, só poderá ser apresentado dentro do contexto legal, dentro dos princípios já enunciados. Era este apontamento, sobre duas possíveis controvérsias que reservarei para mais tarde.

O Administrador do Metropolitano Dr. LAMEIRA, usando da palavra disse:

Gostaria de dizer que estou fundamentalmente de acordo com tudo o que acabo de ouvir, designadamente a parte da Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Teresa Ambrósio. Há no entanto uns aspectos que eu gostaria de esclarecer, decerto eles estão pouco claros em relação à generalidade da população de Lisboa e suponho que mesmo em relação a algumas das pessoas aqui presentes.

A concessão do Metropolitano de Lisboa, nasceu há cerca de 25 anos e nasceu eivada de erros, alguns deles técnicos, ou seja, por exemplo aquele que dizia que o Metropolitano de Lisboa, teria 2 carruagens, podendo em casos

muito excepcionais ter 4 carruagens, pois teriam outros erros, como sejam os erros de bitola, e assim por diante.

Mas para além de todos esses erros, que vieram a reflectir-se posteriormente, no futuro, dos quais nós hoje estaremos a sofrer as consequências, há outros erros que se inserem numa política, digamos monetária, de custos e benefícios de empresa.

A empresa surgiu como uma sociedade anónima, sociedade essa que deveria construir os túneis e as estações, comprar o material circulante e todo o equipamento, pagar toda a sua exploração e com as receitas, dizia eu, deveria pagar todos esses encargos, incluídos os juros, dar o dividendo ao capital accionista e ao fim de 75 anos entregar «frie and gráts» tudo isso à C. M. L.

Ora, parece-me que uma concessão elaborada desta maneira, é uma profunda utopia. Acresce que ao longo dos anos, as entidades oficiais que regeram o nosso País, precisamente porque tinham uma política tarifária perfeitamente defensável, pois foram tendo sempre mão sobre a tarifa, e portanto, o que estava escrito na concessão, ou seja que a tarifa devia cobrir os custos e até dar um certo dividendo, nunca se cumpriu, e a tarifa foi sempre inferior aos custos totais da empresa.

A empresa foi assim acumulando déficits sobre déficits e foi arrançando financiamentos sobre financiamentos uma espécie de bola de neve, para ir pagando os seus déficits.

Suponho que algumas pessoas que estão aqui presentes participaram por algumas vezes na Conferência Internacional dos Ministros dos Transportes e sabem perfeitamente que em todos os Metropolitanos da Europa, os metropolitanos são actividades que são altamente subsidiadas pelas entidades oficiais, entidades essas sejam as Câmaras, os Governos, sejam uma mistura das Câmaras e dos Governos. No nosso País, isso nunca aconteceu e o Metropolitano de Lisboa, não recebeu até hoje, nem um único centavo de subsídio seja de quem for.

Eu não percebo como é que alguém pode conceber que o metropolitano de Lisboa vende um transporte por 2\$00, sendo ao contrário do que aqui se afirmou, um bilhete social por 1\$33 e que, com essas tarifas, construa túneis que custam milhões, compre material circulante que custa outros milhões e continue ainda a pagar todos os seus encargos de exploração.

Eu desejaria, supondo que é este o ponto de vista da própria municipalidade, que as entidades oficiais, realmente se apercebessem de que o Metropolitano, a viver nas condições em que tem vivido até agora, não pode continuar.

É preciso que as entidades oficiais se lembrem do que se passa em Paris, Londres, Munique e em tantas outras cidades da Europa, em que são efectivamente as entidades camarárias ou as entidades governamentais que subsidiam esse Metropolitano para que o público possa beneficiar de uma tarifa social bastante mais baixa do que aquela que poderia pagar.

Na generalidade, os metropolitanos que vão por essa Europa fora, o Governo paga normalmente um valor à volta de 50 % do custo do transporte, ora isso é sensivelmente o que sucede no Metropolitano de Lisboa. Simples-

mente, o Metropolitano de Lisboa sofre todos os encargos e continua a sobreviver com balões de oxigénio. Portanto, quando as pessoas aqui presentes falam de municipalizações, eu devo dizer que a administração do Metropolitano de Lisboa está perfeitamente aberta a todas essas soluções e receberia de braços abertos toda e qualquer solução que viesse encarar realisticamente e não da maneira falsa como tem sido até agora, a solução do problema do Metropolitano de Lisboa.

O ADMINISTRADOR DA CARRIS, usando também da palavra começou por dizer:

Antes de mais nada quero agradecer ao Sr. Presidente da Câmara a honra que me deu de poder assistir hoje a esta reunião e ter-me facultado a possibilidade de intervir nela.

Não fazia essa intenção, pensava apenas ser espectador mas à face de determinadas declarações que aqui têm sido feitas, nomeadamente o Sr. Vice-Presidente, julgo-me na obrigação de dar alguns esclarecimentos complementares que penso, deverão ajudar a esclarecer e a tornar mais nítido o problema real da Carris.

A Carris, onde eu estou desde o princípio deste ano, cujo passado não conheço, encontrou-se este ano, quando passou praticamente a ser propriedade da Câmara em 2/3 do seu capital, numa situação realmente de não poder garantir uma gestão de exploração, não ser altamente beneficiária em consequência da situação degradada da empresa anterior, digamos.

A empresa encontra-se com material velho, cuja conservação é caríssima, encontra-se com quadros de pessoal que agregou e que hoje há a consciência que em muitos sectores está exagerado, mas que há que suportá-lo até atingir os seus limites de idade e em consequência disso os encargos da despesa da Carris são na ordem dos 70 % com salários do pessoal; os outros 30 % são praticamente com despesas de conservação e de manutenção do seu material circulante. No que respeita a autocarros e eléctricos são também em grande parte absorvidos pela dispendiosíssima conservação da via que é muitíssimo velha e exige trabalhos de reparação constante.

Por este facto não se vê que, a não ser que haja um investimento forte que permita renovar a frota e pô-la em condições de ter manutenção barata, não se vê maneira de conseguir que a exploração deixe de ser deficitária senão decorridos que sejam 6 anos, prazo durante o qual se espera que, tendo fechado a admissão de pessoal, para além do pessoal de tráfego, que é absolutamente indispensável para fazer circular os veículos, pois está fechada a admissão de pessoal para os restantes lugares da empresa e espera-se que dentro de 3 anos esta fique reduzida às suas dimensões normais para o serviço que tem a desempenhar.

Portanto, nestas condições, e em relação àquelas afirmações que aqui foram feitas que seria de exigir à Carris uma gestão tendente a acabar com os déficits de exploração, devo dizer que não vejo possibilidades de o conseguir nos anos mais próximos.

Quanto ao pedido que aqui foi feito de um subsídio para cobrir os déficits de tesouraria, devo esclarecer que esse déficit de tesouraria não envolve quaisquer encargos de financiamentos. São exclusivamente déficits resultantes de exploração e do aval concedido para o financiamento, esse sim, será já realmente um investimento com vista a que dentro de um prazo curto nós possamos atingir uma diminuição substancial de encargos com a manutenção da frota e, portanto, uma redução substancial de déficits na parte da circulação de autocarros; quanto aos carros eléctricos está em elaboração pela empresa em estado para fazer uma análise técnica e económica rigorosa das condições de exploração dos carros eléctricos e logo que concluído será presente à Câmara para apreciação, mas desde já digo que se chegou já à conclusão de que é absolutamente ruinosa a exploração dos carros eléctricos em Lisboa.

O PRESIDENTE, agradecendo, disse:

Muito obrigado, senhores administradores da Carris e do Metropolitano. Acho que a vossa intervenção foi muito feliz quando referiram as relações pessoais muito assíduas que tenho tido convosco que já conheço, de modo geral, pelo contacto com as vossas empresas. A maior parte dos srs. vogais não conhecem V. Ex.<sup>as</sup> e, eu queria apresentá-los pessoalmente.

E não havendo mais intervenções para discussão foi a proposta 148/74 submetida à votação e aprovada por unanimidade.

Seguidamente foram postas à votação mais as propostas 149/74, 150/74 e 151/74, tendo sido todas aprovadas por unanimidade.

O PRESIDENTE, antes de terminar, lembrou que a reunião ordinária teria lugar no próximo dia 19, às 15 horas.

Finalmente, o PRESIDENTE, propôs que a acta fosse aprovada em minuta na parte respeitante às deliberações tomadas — o que a Câmara deliberou por unanimidade — e, seguidamente, declarou encerrada a reunião Eram 17 horas e 30 minutos.