

Senhores. — Ás vossas commissões de fazenda e obras publicas foi presente o projecto de lei n.º 211-B, apresentado pelo sr. deputado Alberto Pimentel, e tendente a interpretar convenientemente a doutrina da lei de 7 de abril de 1877, que tendo no artigo 1.º isentado da contribuição industrial, por dez annos, a datar da publicação da mesma lei, os proventos do caminho de ferro do Porto á Povoá de Varzim, obriga pelo artigo 2.º a companhia do referido caminho de ferro a transportar gratuitamente pela sua linha tropas, materiaes de guerra, empregados publicos no exercicio das suas funções, presos e escoltas que os acompanharém, correios e malas de correspondencias e a prestar ao estado serviço gratuito pelas suas linhas telegraphicas.

Este encargo, a que o citado artigo 2.º obrigava aquella companhia, era a compensação para o estado do favor por elle dispensado no artigo 1.º Por quanto tempo teria de substituir tal encargo, visto a omissão do artigo a tal respeito? Se por um lado parecia, que deveria ser perpetuo, porque onde a lei não distingue ninguem póde distinguir, por outro lado attendendo ao espirito da lei, que era proteger aquella companhia, e com essa protecção dar um incitamento e estímulo aos capitaes portuguezes para se empregarem em empresas d'esta natureza de evidente vantagem publica, parece que quem quer proteger uma empresa não lhe impõe encargos superiores aos beneficios que lhe concede, e inquestionavelmente o encargo do artigo 2.º da citada lei é superior ao beneficio concedido no artigo 1.º

As empresas particulares de viação, em regra, não obtêm grandes proventos nos primeiros annos da sua exploração, sendo por isso de somenos importancia a isenção do pagamento da contribuição industrial, que teria de recair em bem insignificante rendimento.

No caso, porém, de que nos estamos occupando, nenhum beneficio houve, porque aquella empresa nunca chegou a distribuir dividendo, tendo tido sempre uma attri-

bulada vida financeira. Ficou com um pesado encargo, que lhe fôra imposto a pretexto de protecção. Póde, pois, afirmar-se sem receio de serio desmentido, que a companhia do caminho de ferro da Povoá tem soffrido importante prejuizo com a lei de 7 de abril de 1877, que teve origem n'um projecto apresentado ao parlamento na sessão de 22 de março de 1875, pelos então deputados Augusto Cesar Falcão da Fonseca, José Joaquim Figueiredo de Faria e barão de Ferreira dos Santos.

No bem redigido relatorio que antecedia esse projecto, os seus auctores, encarecendo as vantagens resultantes de viação accelerada, demonstraram o interesse que resultaria para o paiz de que o exemplo patriótico, dado por aquella empresa, de ousar construir um caminho de ferro sem subvenção do estado, fosse seguido por outras empresas, e por isso apresentavam o seu projecto no sentido de favorecer e auxiliar a companhia, isentando-a de uma contribuição a que era obrigada.

Até 24 de maio ultimo entendeu-se nas regiões officiaes que o encargo imposto pelo artigo 2.º da lei de 7 de abril de 1877 vigorava apenas pelos dez annos, praso a que se referia o artigo 1.º; por portaria, porém, d'aquella data sustentou-se doutrina opposta.

Para pôr termo a todas as duvidas e para se não fazer uma injustiça a uma companhia que prestára um importantissimo serviço ao seu paiz com grave sacrificio dos legitimos interesses dos seus accionistas, é que as vossas commissões de fazenda e obras publicas vos propõem que aproveis o seguinte

#### PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º A companhia do caminho de ferro do Porto á Povoá é dispensada dos encargos que lhe poderiam advir da disposição do artigo 2.º da lei de 7 de abril de 1877.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das commissões de fazenda e obras publicas da camara dos deputados, em 13 de julho de 1893.

Teixeira de Sousa.  
 J. M. Greenfield de Mello.  
 Alberto Monteiro.  
 Pereira dos Santos.  
 M. F. de Vargas.  
 José Cavalheiro.  
 Lopes Navarro.  
 José Lobo do Amaral.  
 Antonio Costa e Silva.  
 Urbano de Castro.  
 João Arrójo.  
 Carlos Lobo d'Avila.  
 J. Azevedo Castello Branco.  
 Serpa Pinto.  
 Vicente Almeida d'Eça.  
 Horta e Costa.  
 A. Eduardo Villaça.  
 A. de Sarrea Prado.  
 C. Bocage.  
 Diniz da Motta.  
 Cúlvet de Magalhães.  
 H. Matheus dos Santos.  
 Adolpho Pimentel, relator.

Senhores.— Na crise economica que angustia o paiz, impõe-se, como principal função dos poderes do estado, no presente, fomentar por todas as fórmulas o desenvolvimento do trabalho nacional, base unica da riqueza publica.

E, no exercicio d'esta importante função governativa, não só deve cuidar-se de promover a criação de novas industrias, como tambem de revigorar as já existentes, mas que se atrophiam victimadas pelas más condições de vida.

Se se deve auxiliar o que começa, facilitando-se a realisação do empreendimento a que se arrisca, não deve tambem onerar-se com injustos e injustificados encargos o que, de iniciativa propria, sem outro estímulo mais do que a coragem pessoal, lançou os seus capitaes e consagra a sua actividade n'uma exploração industrial.

Para progredirmos e augmentarmos a riqueza nacional mediante o estabelecimento de novas industrias, mister se torna, como indispensavel condição, conservar e consolidar as que já possuímos.

De entre as industrias a que já nos dedicámos, a dos transportes pelas relações directas e influencia poderosa que mantem e exerce em todos os demais, merece, e com justiça, particular cuidado, que, por evidente, dispensa encarecimentos ainda aos mais alheios a assumptos economicos.

Não pretende este projecto uma concessão onerosa para o thesouro, e nem tão pouco solicitar subsidios ou equivalencias em auxilios de qualquer natureza; aspira apenas a esclarecer, por uma interpretação do poder legislativo, o que é obscuro, supprindo-se uma falta de que deriva um pesado encargo, injusto e injustificado para uma companhia de caminhos de ferro.

Tranquillisem-se os animos, que não é do actual projecto que advirá aggravamento ás condições do thesouro, nem é do que tão parca e baldadamente se pede que podem arrecear-se os medrosos e desconfiados.

A lei de 7 de abril de 1877, no artigo 1.º, concedeu á companhia dos caminhos de ferro do Porto á Pova e Famalicão, a isenção pelo praso de dez annos do pagamento da contribuição industrial, e no artigo 2.º estabeleceu, como compensação para o estado, o encargo seguinte, que textualmente copiámos:

«A companhia fica obrigada a transportar gratuitamente tropas, material de guerra, empregados publicos no exercicio das suas funções, presos, escoltas que os acompanhem, correios e malas de correspondencia, e a prestar ao estado serviço gratuito pelas suas linhas telegraphicas.»

Nos diplomas constitucionaes da companhia, que são os decretos de 19 de junho de 1873 e 19 de dezembro de 1876, a troco da concessão feita pelo estado, estabelecem-se as vantagens constantes das condições 23.ª e 24.ª do primeiro d'estes decretos, e 24.ª e 25.ª do segundo, que são as seguintes:

«Será gratuito o transporte de malas a empregados do correio do estado nas carruagens da linha ferrea.

«O uso do telegrapho electrico será tambem gratuitamente permittido ao governo para os despachos officiaes. Os empregados do telegrapho do governo, viajando em serviço da linha electrica, terão passagem gratuita.»

O encargo estabelecido pela lei de 7 de abril de 1877, é, pois, manifestamente de natureza especial e acrescido a estes encargos geraes da concessão feita á companhia, e que constam dos decretos citados.

É independente da concessão feita por estes decretos e sómente connexo e correspondente á concessão constante da lei de 1877.

No artigo 1.º d'esta lei dão-se as vantagens á companhia, no artigo 2.º estatuem-se os encargos compensadores para o estado. No artigo 1.º, porém, marcou-se a limitação de dez annos, e no artigo 2.º guardou-se silencio quanto ao tempo. De fórmula que ha duvidas sobre se o silencio do artigo 2.º póde ser supprido tão sómente pelo praso marcado no artigo 1.º e pela correlação intima entre os dois artigos.

É manifesto que o pensamento do legislador não poderia ter sido conceder uma isenção por dez annos a troco de um onus perpetuo. Tal proposito contradiz a idéa geral da lei, que era beneficiar a companhia.

Evidentemente o encargo imposto no artigo 1.º de outro modo, entendendo como perpetua a obrigação do artigo 2.º, seria irrisoria a concessão do artigo 1.º limitada sómente a dez annos. O encargo excederia em muito o beneficio, e a lei seria contraprocudente.

Ora, a doutrina da portaria é tanto mais injusta quanto é certo, por um lado, que só a primitiva concessão, para a do Porto á Pova, foi sujeita á obrigação de transporte, a que tenho alludido; estando a segunda concessão, a da linha da Pova a Famalicão, absolutamente isenta de tal encargo, e pelo outro que, tendo-se estabelecido o encargo para se compensar a isenção de contribuição industrial, concedido á companhia, succede exactamente que a companhia ainda não póde gosar essa isenção, por isso mesmo que até ao presente ainda não conseguiu dar dividendos sobre que podesse incidir a contribuição.

Convindo, pois, que sobre este assumpto se faça a devida luz e se dê conveniente interpretação á lei, por fórmula authentica e de modo a obrigar uniformemente ao seu cumprimento, temos a honra de vos propor o seguinte

### PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º O encargo imposto á companhia dos caminhos de ferro do Porto á Pova de Varzim e Famalicão, pela disposição do artigo 2.º da lei de 7 de abril de 1877, é restricto ao mesmo praso por que foram concedidas as isenções constantes do artigo 1.º da mesma lei. Fica d'esta fórmula authenticamente interpretada aquella disposição legal.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões da camara dos deputados, 11 de julho de 1893.

*Alberto Pimentel.*

Setor 87



N. 217

CAMARA DOS DEPUTADOS

Senhores

Ai vosso Commissão de fazienda e obras publicas foi presentedo o projeto de lei n.º 211 A, apresentada pelo sr. deputado Alberto Pinheiro, e tendente a interpretar convenientemente a doutrina do art.º da L. de 7 d' abril de 1877, que, tendo no art.º 1.º, o art.º 2.º e o art.º 3.º, a contribuição industrial, por dez annos, a data da publicação da mesma lei, os proventos do Caminho de ferro do Porto a Povoação de Vargem, obriga pelo art.º 2.º a Companhia do referido Caminho de ferro a transportar gratuitamente pela sua linha, tropas, matriças de guerra, empregados publicos no exercicio das suas funcções, presos e esaltos que os acompanharem, correios e melhores de correspondencias e a prestar os Estados serviços gratuitos pelas suas linhas tele-

graphicas.

Este encargo, a que o citado art. 2.º ob-  
servava aquella Companhia, era a Compun-  
sacão para o Estado de favor por elle  
dispensado no art. 4.º Por quanto  
tempo teria de substituir tal encargo,  
visto a omissão do art. a tal res-  
pacto? De um lado parecia,  
que devia ser perpetuo, porque nada  
a lei não distingue, ninguém pô-  
de distinguir, por outro lado attundm.  
do ao espirito da lei, que era  
proteger aquella Companhia, e  
com essa protecção dar um impu-  
tamento e estímulo aos Capetaes  
portugueses para se empenharem

em empresas d'esta natureza, de cui-  
 dente vantagem publico, parece que  
 quem quer proterger uma empresa  
 não the impoer encargos superiores  
 aos beneficis que the concede, e  
 inquestionavelmente o encargo do  
 artº 2º da citada lei é superior ao  
 beneficio concedido no artº 1º.  
 As empresas particulares de viaçõs,  
 em geral, não obtem grandes pro-  
 ventos nos primeiros annos da sua  
 exploraçõ. ~~motivo esse~~ sendo por  
 isso de sommo importancia a mi-  
 çã do pagamento de Contribuções  
 industrial, que teria de recalar e  
 ser insignificante dividendos.

No caso, porém, de que nos estamos  
ocupando nenhum beneficiário houve,  
porque aquella empresa nunca che-  
gou a distribuir dividendos, tendo  
tido sempre uma atrelada vi-  
da financeira. Ficou com um  
pesado encargo, que lhe <sup>foi</sup> imposto  
a pretexto de protecção. Não,  
pois, affirmar se sem recibo de  
serio desmentido que a Companhia  
do Caminho de ferro de Povoé  
fica tendo soffido importante  
prejuizo com a ~~disposiçã~~  
lei de 7. d abril de 1877, que  
teve origem num projecto, de  
~~se~~ apresentado ao parlamento



## CAMARA DOS DEPUTADOS

217  
na sessão de 22 de Março de 1875.  
pelos então deputados Augusto César Sal-  
cões da Fonseca, José Joaquim Figueiredo  
de Faria, e Barão de Teófilo de Sauter.

No bem redigido relatório, que  
antecede o projecto, os seus authors,  
encarecendo as vantagens resultantes de  
viação acelerada, demonstraram o intuito  
que resultaria para o país de que o  
exemplo patristico, dado por aquelle  
Empresario de ouzar construir um Cam-  
inho de ferro sem subvencão do Estado,  
fornecido por outras empresas,  
e por isso apresentavam o seu projecto  
no intuito de favorecer e auxiliar  
a Companhia, intentando a de ~~uma~~  
Contribuição, a que era obzjada.

Art. 24 da mais ultima redacção  
das regras officiaes que o esen-  
go imposto pelo art. 24 da lei de  
7 de abril de 1877 vigorava apenas  
pelos 10 annos, depois a que se  
refere o art. 1.º; por postaria, pu-  
rem. E aquella data sustentou a  
doutrina apposta.

Para pôr termo a todas as  
dúvidas e para se não fazer  
uma injustiça a uma Compe-  
nhia que prestara um impor-  
tantissimo serviço ao seu país  
com grave sacrificio dos legitimos  
interesses dos seus accionistas,  
é que as vossas Comissões e



Fazenda e obras publicas por pro-  
põe que approureis o seguinte  
(projecto de lei.)

Artº 1.º ~~E' attribuida a Com.~~  
~~O encargo importante da Companhia~~  
de Caminhos de Ferro do Porto a Povoação  
e dispensada dos encargos que lhe poderiam advir de lei.  
policia do artº 2.º da lei de 7 d' abril de  
1877.

Artº 2.º Fica revogada a legislação  
em contrario.

Sala da Commissão de Fazenda e  
Obras publicas da Camara dos Deputados  
Julho de 1893

Caro de Sousa

J. M. Greenfield de Chelle

A. de Savenbrats

Alfonso Viegas  
Pere de Lencastre

Borago

Alf. de Vaz

João de Matos

Jose Carvalho

Lopes Naveira

H. Mathews de Faria

Jose de Albuquerque

António Costa-Silva

Ulisses de Castro

João Arrais

Carlos de S. d'Almeida

Relator

Adolpho de Almeida

~~João de Sousa~~  
Lopes de Brito

Vicente Almeida de Sá

António Costa-Villaca

A. Eduardo de Villaca

Int. 1884

S. D. N. B. *um novo projeto* 5

*e obras publicas*  
Projeto de lei  
11/7/94

Defensor da república

Senhores. - Na crise economica que angustia a patria, impoe-se, como principal funcao dos poderes do estado no presente, commentar por todas as formas o desenvolvimento do trabalho nacional base unica da riqueza publica.

E, no exercicio d' esta importante funcao governativa nao so' deve cuidar-se de promover a creacao de novas indutrias como tambem de regular as ja' existentes, mas que se attemphiam victimadas pelas mais condrizes de vida.

Se se deve auxiliar a que se inicia, facilitando-se a realizacao do empreendimento a que se inicia, mas deve tambem anular-se com injustos e injustificados encargos a que de iniciativa propria sem outro estimulo mais do que a coragem pessoal lancou os seus capitales e consagra a sua actividade n' uma exploracao industrial.

Para progredirmos e augmentarmos a riqueza nacional mediante o estabelecimento de novas indutrias mister se torna como indispensavel condicao conservar e consolidar as que ja' possuimos.

De entre as indutrias a que ja' nos dedicamos, a dos trans-

ASSEMBLEIA DA REPUBLICA  
ARQUIVO HISTORICO PARLAMENTAR

De entre as indústrias a que já nos dedicamos  
a do trans

portos pelas relações directas e  
influencia poderosa que mantem  
e exerce em todos os demais me-  
reces e com justiça, particu-  
lar' cuidado, que, por eviden-  
te dispensa encarecimentos  
ainda nos mais officios e assump-  
tos economicos.

Não pretende este projecto  
uma concessão onerosa para o  
thesouro, e nem tão pouco re-  
sultar subsidios ou equivalen-  
cias em auxilios de qualquer  
natureza; aspira apenas a es-  
clarecer por uma interpreta-  
ção do poder legislativo, o que  
é obscuro supprindo-se uma fal-  
ta de que deriva um pesado  
encargo injusto e injustifica-  
do para a nossa companhia  
de caminhos de ferro.

Tranquillizem-se os ami-  
gos, que não é do actual  
projecto que advirá aggra-  
vamento ás condições do  
thesouro, nem é de que  
tão parca e baldadamen-  
te se pede que podem ar-  
recear-se os medrosos e  
desconfiados

B14

78

Acte de 7 d'abril de 1874, en art. 1.<sup>o</sup>, Concedem a companhia dos Caminhos de ferro do Porto a' Povoação e Famalicão, a isenção pelos prazos de dez annos do pagamento do Contribuinte industrial no art. 2.<sup>o</sup> estabelecem como compensações para o estado e encargo seguinte que textualmente exprimamos:  
"A companhia fica obrigada a transportar gratuitamente tropas, material de guerra, empregados publicos no exercicio de suas funções, presos escoltos que os acompanham, correios e buxas de correspondencia, e a prestar aos estados servicos q' pertencem publicos nas linhas telegraphicas."

Nos diplomas Constitucionales de companhia que em os decretos de 19 de junho de 1873 e 19 de dezembro de 1876 a termos de concessão feita pelo estado estabelecem-se as vantagens e condições das condições 23.<sup>a</sup> e 24.<sup>a</sup> de primeira d'estes decretos e 24.<sup>a</sup> e 25.<sup>a</sup> de segundo, que são as seguintes:

214  
Deixei gratuito, transporte de malas e emprega-  
dos do serviço de estado nos Carruagens  
de linha ferrua. 8

"O uso do telegrapho electrico sera' tambem gratuito-  
mente permittido ao governo para os Despachos  
officiaes. Os empregados do telegrapho do go-  
verno viajando em servico de linha elec-  
trica, terão passagem gratuita."

O encargo estabelecido pela lei de 7 de abril de 1877  
e', por si mesmo manifestamente da natureza espe-  
cial e accrescida a estes encargos graças  
a Convenção feita á Companhia, e que  
constam dos decretos citados.

E' indispensavel deute da Convenção feita  
por estes decretos e somente  
Commeço e Correspondente á con-  
cessão constante da lei de 1877.

No artigo 1.<sup>o</sup> desta lei dá-se as vantagens á companhia, no artigo 2.<sup>o</sup> estatuem-se os encargos empreadores para o estado. No art. 1.<sup>o</sup>, prevê-se a limitação de dez annos, e no art. 2.<sup>o</sup> guardam-se os silêncios quanto ao tempo. Se fôr a que ha de decidir sobre se o silencio do art. 2.<sup>o</sup> pode supprir-se tão somente pelo prazo marcado no art. 1.<sup>o</sup> e pela correlação intima entre os dois artigos.

É manifesto que o pensamento do legislador não poderia ter sido conceder uma isenção por dez annos a todos os annos perpetuos. Tal propósito contraria a idea geral da lei, que era beneficiar a companhia. Vidamente o encargo imposto no art. 1.<sup>o</sup> de outro modo, entendendo do caso perpetuo a obrigação do art. 2.<sup>o</sup>, seria irrisoria a concessão do art. 1.<sup>o</sup> limitando somente a dez annos. O encargo excederia seu merito o beneficio, e a lei seria contraproducente.

Decretos proem fuz nome no art. 2.º falta de designação de prazo,  
e as leis pro, terminadas no seu termo, se entenderem sempre até 1892  
que, assim como havia caducado o primeiro, cessaria o segundo, na per-  
tinha do 24 de maio ultimo sustenta-se a doutrina contraria, e do si-  
lencio do art. 2.º da lei de 7 de abril de 1894 inferiu-se a perpetuidade  
do segundo para a campanhia.



Não a doutrina de portaria e tanto mais injusta quanto se' certo por esse  
lado que se a primitiva concessão, para a de Porto a' Lovagof, A  
sujeita a' obrigação de transporte a que tanto alludido, estando a  
seguir concessão, a de linha de lvoe a' favelha absolutamente  
isenta de tal encargo e pelo outro que, tendo se estabelecido o encargo  
para se cumprir a' invenção de contribuição industrial, em  
cedido a' emprestado, succede exactamente que a emprestado ainda  
nas pode gozar essa invenção, por isso mesmo que até ao presente  
ainda nas empresas dar dividendos sobre que poderia incidir a  
contribuição.

217  
Civiles, pois, que sobre este assumpto se faça a devida lei  
e se dê convenientemente interpretação á lei, por forma authentica e de  
modo a obrija uniformemente ao seu cumprimento, tendo a  
honra de me propor o seguinte projecto de lei:

Art.º O encargo incumbido á Companhia dos Caminhos de Ferro do  
Porto a favor do Varsim e Famalicão, pela disposição do art.º 2.º da

K

72

lei de 7 de abril de 1877, e restricto ao mesmo prazo por que foram  
 concedidas as isenções constantes do art. 1.º da mesma lei. Ficando  
 sempre authenticamente interpretada aquella disposição legal.  
 Sala da sessão da camera dos deputados, de julho de 1893

Alberto Trindade



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
 ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

P. 2.ª leitura

16-2-93

Acta n.º 31

Amenda e a

e a emenda a

Na crise económica, que angustia o país, impõe-se, como principal função dos poderes do estado no presente, fomentar, por todas as formas, o desenvolvimento do trabalho nacional, base única da riqueza pública.

E, no exercício d'esta importante função governativa não só deve cuidar-se de promover a criação de novas indústrias, como também de revigorar as já existentes, mas que se atrofiam, victimadas pelas más condições de vida. Se se deve auxiliar o que começa, facilitando-se a realização do empreendimento, a que se assiste,

não deve também onerar-se com injustas e injustificadas encargos o que, d'iniciativa própria, sem outros estímulos mais do que a coragem pessoal, lançou os seus capitais e consagra a sua actividade, n'uma exploração industrial.

Para progredirmos e augmentarmos a riqueza nacional mediante o estabelecimento de novas indústrias, mister se torna, como indispensável condição, conservar e consolidar as que já possuímos.

D'entre as indústrias a que já nos dedicamos, a dos transportes, pelas relações

directas e influencia poderosa, que mantem e exerce em todas as demais, merece, e com justiça, particular cuidado, que, por evidente, dispensa encargos e imensões ainda aos mais alheios a assumptos e commoços.

Não pretende este projecto uma concessão onerosa para o thesouro, e nem tão pouco sollicitar subsidios, ou equivalencias em auxilios de qualquer natureza: aspira apenas a esclarecer, por uma interpretação do poder legislativo, o que é obscuro, supprindo-se uma falta, de que deriva um pesado encargo, injusto e injustificado, para uma companhia de caminhos de ferro.

Tranquilisem-se os animos, que não é do actual projecto que advirá aggravamento ás condições do thesouro, nem é do que tão pouco e balmente se pide que podem arrecear-se os medrosos e desconfiados.

x A lei de 7 d'abril de 1874 no art. 1.º concede, á "Comp.ª dos Cam.ª de ferro do Porto á Povo-a e Famalicão" a isenção, pelo prazo de 10 annos, do pagamento da contribuição industrial, e, no art. 2.º, estabeleceu, como compensação para o estado o encargo seguinte, que textualmente copiamos

" A Companhia fica obrigada a transportar  
 " gratuitamente, tropas, material de guerra,  
 " empregados publicos no exercicio de suas fun-  
 " ções, presos, escottas que os acompanhem, co-  
 " rreos e malas de correspondencia, e apres-  
 " tar ao estado servico gratuito pelas suas  
 " linhas telegraphicas."

Nos diplomas constitucionaes da Companhia, que são os  
 Dec. de 19-junho-1873 e 19-dezembro-1876, a traves da con-  
 cessão feita pelo estado, estabelecem-se as vantagens  
 constantes das condições 23<sup>a</sup> e 24<sup>a</sup> do primeiro d'isto  
 Dec. e 24<sup>a</sup> e 25<sup>a</sup> do segundo, que são as seguintes

" Será gratuito o transporte de malas e em-  
 " plegados do correio do estado nos carruagens de linha  
 " ferrea."

" O uso de telegrapho electrico será tambem gra-  
 " tuitamente permittido ao governo para os despachos of-  
 " ficiaes. Os empregados do telegrapho do governo viajan-  
 " do em servico de linha electrica, terão passagem gra-  
 " tuita."

O encargo estabelecido pela lei de 7 de  
 abril de 1877 e, pois, manifestamente, de natureza espe-

cial e accrescido a estes encargos geraes da concessão feita a' Comp.<sup>ª</sup>, e que constam dos dec. citados. É independente da concessão feita por estes dec., e sómente conexa e correspondente á concessão constante da lei de 1877.

No art. 1.<sup>º</sup> d'esta lei dão-se as vantagens a' Comp.<sup>ª</sup>, no art. 2.<sup>º</sup> estatuem-se os encargos compromettidos para o estado. No art. 1.<sup>º</sup> porém, marca-se a limitação de 10 annos, e no art. 2.<sup>º</sup> guardou-se silencio quanto ao tempo. De forma que ha duvidas sobre se o silencio do art. 2.<sup>º</sup> pode ser supprido tão sómente pelo prazo marcado no art. 1.<sup>º</sup>, e pela correlação intermedia entre os dois artigos.

É manifesto que o pensamento do legislador não poderia ter sido conceder uma isenção por 10 annos, a título d'um onus perpetuo. Tal proposito contradiz a ideia geral da lei, que era benéfica a companhia. Evidentemente o encargo imposto no art. 2.<sup>º</sup> era restricto ao prazo d'isenção fixado no art. 1.<sup>º</sup>. D'outro modo, entendendo como perpetua a obrigação do art. 2.<sup>º</sup> seria irrisoria a concessão do art. 1.<sup>º</sup>, limitada sómente a 10 annos. O encargo excederia em muito o beneficio, e a lei seria contraproducente.

Certo é, porém, que houve no art 2º falta de designação de prazo, e se bem que, terminados os 10 annos, se entendesse sempre até 1892, que, assim como havia cedido a isenção, cessára o encargo, na portaria de 24 de maio ultimo sustentou-se a doutrina contraria, e do silencio do art 2º da lei de 7 d'abril de 1877 inferiu-se a perpetuidade do encargo para a Companhia.

Ora, a doutrina da portaria é tanto mais injusta quanto é certo por um lado, que a primitiva concessão para a linha do Porto a Povoas foi sujeita a obrigação de transporte, a que tenho alludido; estando a segunda concessão a da linha do Povoas a Famalicão - absolutamente isenta de tal encargo; - e pelo outro que, tendo-se estabelecido o encargo para se compensar a isenção da contribuição industrial, concedida á companhia, succede exactamente que a Companhia ainda não pôde gozar essa isenção, por isto mesmo que até ao presente ainda não conseguiu dar dividendos sobre que podesse incidir a contribuição.

Convinde, pois, que sobre este assumpto se faça a devida luz, e se dê a conveniente interpretação á lei, por forma authenticã e de modo a obligar uniformemente no seu cumprimento, te-



nos a honra de nos propor o seguinte projecto de lei.

Art 1.

Concede, em parte a companhia dos caminhos de ferro do Porto a Povoação de Vargem e Samalheira pela disposição do art 2º da lei de 7 d'abril de 1877 e restrição as mesmas prazos porque foram concedidas as isenções constantes do art 1º da mesma lei. Fica desta forma authenticamente interpretada aquella disposição legal

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Sala de Sessões da Camara dos Deputados  
dos ..... de ..... de 1893

O Deputado.

Miguel T. G. Pereira