

Senhores.—A comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados examinou com atenção o projecto de lei relativo ao caminho de ferro de Évora a Reguengos. E, considerando o valor económico e financeiro desta li-

nha e as vantagens que ela traz à região e às classes operárias nesta ocasião, apressa-se a vir trazer o seu parecer de que o referido projecto merece a aprovação da Câmara.

*João Pereira Bastos.*  
*Jorge de Vasconcelos Nunes.*  
*Ezequiel de Campos, relator.*  
*Alvaro Pope.*  
*António Maria da Silva.*  
*Joaquim Gomes Eugénio da Rocha.*

N.º 27 - C

PROJECTO DE LEI

Senhores. — A viação acelerada é factor de excepcional e decisiva influência no progresso económico e aos poderes públicos incumbe fomentar e proteger o seu desenvolvimento, como meio eficaz e indispensável de expansão e acréscimo da riqueza nacional, sobretudo através das regiões onde a fertilidade da natureza ou a opulência industrial é segura garantia de que o encargo resultante da construção e exploração das vias férreas será prodigamente compensado, já financeiramente, pelo rendimento proveniente do tráfego, já economicamente, pelo inevitável aumento da riqueza pública.

É mais imperioso e indeclinável é este dever do Estado se a iniciativa local se oferece a cooperar com elle, assumindo responsabilidades de improvável realização, por que a experiência tem mostrado que, se para a economia da região atravessada pela linha férrea esta significa sempre enorme vantagem, para os municípios não implica encargo efectivo e para os cofres do Estado representa apreciável fonte de receita.

São frisantes e eloquentes os exemplos das Câmaras Municipais de Aldeia Galega e Montemor-o-Novo, que solicitaram e obtiveram a construção de ramais, que ligam a respectiva sede do concelho com a linha do sul e sueste, contraindo para isso o empréstimo necessário e responsabilizando-se pela parte do encargo que excedesse o rendimento próprio do ramal.

Até hoje tem dado sempre lucro e o Estado, tomando conta d'elles, não só fez um bom negócio, como tirou aos municípios respectivos toda a responsabilidade, deixando-lhes o melhoramento.

Animada por tão bons exemplos a Comissão Administrativa de Reguengos em sessão de 10 do corrente mês resolveu, renovando a deliberação já tomada pela vereação anterior em sessão de 26 de Julho de 1909, solicitar-vos autorização para contrair um empréstimo de 500:000\$000 de réis de juro não superior a 5 1/2 por cento, com exclusiva applicação à construção do primeiro troço da linha do Guadiana, compreendido entre Évora e Reguengos, quantia que será posta à ordem do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para com ella ir ocorrendo às despesas a fazer com a construção da referida linha.

A importância da linha foi oficialmente reconhecida pela

sua classificação, por decreto de 27 de Fevereiro de 1902, e pela sua inclusão entre as que a carta de lei de 1 de Julho de 1903 autorizou a construir por troços successivos, estando já e feitos aprovados os estudos técnicos dos três troços de que se compõe o referido troço.

É enorme o valor e riqueza agrícola da região servida por este troço entre Évora e Reguengos, o qual abrangendo a extensão de 40 quilómetros, vai servir os concelhos de Reguengos e Mourão, grande parte dos de Évora e Redondo e ainda parte do do Alandroal, não esquecendo as importantes relações económicas que a parte vizinha da Espanha mantêm com o nosso país.

É, por isso, pode ter-se como certo um tráfego valioso, que não só garantirá à linha rendimento próprio, bastante avultado, mas irá contribuir eficazmente para o aumento das receitas das linhas do sul e sueste, em virtude da maior facilidade e rapidez das comunicações.

Por outro lado, graças às condições do solo, que tornam fácil a construção, o custo da linha será relativamente deminuto, inferior a 12:000\$000 réis por quilómetro, conforme a previsão da portaria de 5 de Outubro de 1909, baseada nos mais rigorosos e precisos dados técnicos.

Além disso, como o Sindicato Agrícola de Reguengos, que tem consagrado toda a deligência e esforço à realização de tão inestimável melhoramento, continua a oferecer-se para conseguir que seja gratuita a maior parte das expropriações a fazer, sendo quasi certo que assim sucederá, e sabendo nós que algumas centenas de metros do primeiro troço estão já construídos, por serem os da linha de Évora a Vila Viçosa e que ainda se podem fazer importantes economias de ordem técnica, é certo podermos afirmar que o custo da linha será muito inferior ao que vem no orçamento.

Porém, quando, aliás em contrário de todas as previsões, as expropriações tenham de ser onerosas, o custo por quilómetro não excederá nunca os 12:000\$000 réis. Isto é, o limite máximo do custo do troço entre Évora e Reguengos será de 480:000\$000 réis e a anuidade formada pelo juro e amortização será do valor de 779\$000 réis por quilómetro.

Ora, se computarmos o rendimento próprio da linha no mínimo de 900\$000 réis por quilómetro, cálculo que está longe de ser exagerado desde que ponhamos em confronto com o rendimento dos ramais de Aldeia Galega e Estre-

moz a Vila Viçosa, que servem regiões certamente menos produtivas e menos ricas, podemos assentar que esse rendimento cobrirá com apreciável excesso a importância do encargo do juro e amortização, não resultando nenhum gravame para a Fazenda Municipal de Reguengos.

E não hesitamos em afirmar que o mesmo sucederá em relação à Fazenda Publica, porque o Estado fica desde logo com o usufruto e propriedade de mais um terço de linha férrea e o excesso de rendimento sobre a importância do encargo, e bêm assim o aumento de rendimento da linha principal, de que o troço referido é necessário e precioso afluente, tudo isto é mais que bastante para fazer face à despesa a efectuar com a exploração da linha, despesa que não poderá ser superior a 18 000\$000 réis para os 40 quilómetros, e a qual já foi computada por um engenheiro muito notável e de especial competência, em 12:000\$000 réis.

Além disso, a aplicação de tarifas um pouco mais elevadas, para o transporte de mercadorias, permitirá tornar a linha mais rendosa, não havendo receio de que, com tal medida, afrouxe sensivelmente o tráfego, porque, excepto hipótese absurda de extrema elevação, o transporte será sempre muito menos dispendioso do que o actual, e por conseguinte o proferido.

Em resumo: nenhum encargo real e efectivo para a fazenda municipal ou pública, e com a construção da linha férrea a região será eficazmente beneficiada por uma circulação mais rápida e produção mais valiosa; e esta produção mais intensa e valorizada contribuirá imenso para libertar a lavoura das múltiplas dificuldades e encargos que a assoberbam, podendo assim satisfazer as reclamações dos trabalhadores rurais no que leas tiverem de razoável e justo.

Temos, pois, a honra de submeter ao vosso esclarecido exame, o seguinte

#### Projecto de lei

Artigo 1.º É autorizada a Câmara Municipal de Reguengos, a contrair com a Caixa Geral dos Depósitos ou

Sala das Sessões, em 20 de Julho de 1911.

com outro estabelecimento bancário, um empréstimo em conta corrente até a quantia de 500.000\$000 réis, com aplicação à construção do primeiro troço da linha do Guadiana, compreendido entre Évora e Reguengos.

Art. 2.º O empréstimo a juro não excedente a 5 1/2 por cento, amortizável no prazo máximo de quarenta anos com faculdade de antecipação da amortização, será efectuado para ser pôsto o respectivo produto à ordem da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual procederá em seguida à construção do troço do caminho de ferro a que se refere o artigo 1.º, para ser por ela explorado e ficar fazendo parte, para todos os efeitos das linhas do Sul e Sueste.

§ único. Durante a construção serão sucessivamente levantadas as quantias necessárias, sendo liquidados os respectivos juros e pagos à conta do empréstimo.

Art. 3.º Logo que a linha entre em exploração a receita bruta total da mesma, incluindo impostos, será entregue semestralmente no estabelecimento com o qual tiver sido contraído o empréstimo, para pagamento de juros e amortização até a importância da respectiva anuidade.

O excesso da receita, se o houver, constituirá disponibilidade da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que terá a faculdade de a aplicar à antecipação da amortização.

Art. 4.º As taxas estabelecidas para o transporte dos passageiros e mercadorias na linha de Reguengos poderão ser superiores às das tarifas gerais das linhas do Estado, durante o periodo da amortização, e fixadas por forma que torne a exploração o mais rendosa possível, sem prejuízo do desenvolvimento do tráfego.

Art. 5.º No caso de ser a receita fixada no artigo 3.º inferior à anuidade do empréstimo, a Câmara Municipal de Reguengos entrará com a quantia que faltar para a perfazer, consignando para esse efeito as disponibilidades da receita de viação e aumentando na percentagem adicional às contribuições gerais do Estado o necessário para solver o encargo se aquelas disponibilidades não forem suficientes.

*António Afonso Garcia da Costa.*

*Manuel de Sousa da Câmara.*

*João Luis Ricardo.*

*Joaquim Pedro Martins.*

*Albino Pimenta de Aguiar.*

*Artur Rovisco Garcia.*

*Inocência Camacho Rodrigues.*

*Julio do Patrocínio Martins.*