

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.

Álvaro 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.