N.º 44

Senhores. — A Comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados examinou atentamente êste projecto de lei.

Entre a abertura de novo concurso público e a modificação dos contractos de 27 de Setembro de 1904 e 4 de Março de 1907 é de parecer que se deve fazer esta última.

Quando se fecham os contractos nem sempre estão bem estudadas as condições económicas das obras: e por isso é muito freqüente acontecer que êles, feitos nas melhores intenções, não podem ser depois cumpridos, porque os elementos definitivos dos projectos saíram muito mais desvantajosos do que os prováveis do delineamento. Assim, tem sido norma constante do Estado rever os contractos, removendo obstáculos, ou concedendo vantagens em troca de outras, de modo que evite a ruína das empresas sèriamente constituídas, sem deixar de salvaguardar os interesses da Nação. Esta é a praxe seguida em todo o mundo, sem obrigação de novo concurso público. Citemos alguns casos dentre nós:

Em 12 de Setembro de 1859 foi celebrado o contracto de concessão das linhas de Norte e Leste. Logo em seguida o concessionário pediu várias alterações do contracto, sendo a mais importante a relativa à época de assentamento da segunda via.

A lei de 5 de Maio de 1860 autorizou o Govêrno a modificar o contracto. Surgiram depois as dificuldades da construção da quinta secção entre Gaia e o Pôrto.

Em 1865 o Govêrno celebrou um acôrdo com a Companhia Rial, que foi aprovado por lei de 2 de Março de 1866, modificando o contracto primitivo. Os embaraços financeiros supervenientes impossibilitaram a Companhia de cumprir o novo contracto. Novamente foi modificado o contracto por lei de 26 de Fevereiro de 1875, cedendo à Companhia o imposto de trânsito sôbre a pequena velocidade nas linhas de Norte e Leste durante 36 anos, o que representa subsídio muito superior ao custo da quinta secção.

Em 11 de Junho de 1864 fôra celebrado o contracto de concessão das linhas de Sul e Sueste, com subvenção quilométrica. Por lei de 25 de Janeiro de 1866 foi aprovado novo contracto, substituindo a subvenção pela garantia de considerável rendimento bruto.

A linha de Guimarães tinha sido concedida para via larga por decreto de 16 de Abril de 1879. Por decreto de 5 de Agosto de 1880 foi concedida, sem o mínimo onus para a companhia, a substituição da via larga pela estreita. Por lei de 2 de Junho de 1882 foi concedida à companhia a isenção de direitos de alfândega para o material da construção, além da isenção de diversas contribuições durante 10 anos, sem se impor em troca o mínimo encargo à companhia.

Por alvará de 2 de Abril de 1891 foi-lhe concedido o trôço de Guimarães a Fafe. De 1891 a 1900 foram concedidas sucessivas prorrogações de prazo. Por alvará de 2 de Junho de 1898 considerou-se caduca a primeira concessão, sendo renovada. Por decreto de 14 de Julho do mesmo ano foi declarado sem efeito êsse alvará e renovada provisòriamente a concessão com várias isenções tributárias e vantagens de tarifas na linha do Minho. A lei de 1 de Agosto de 1899 aprovou a concessão provisória, aumentando ainda o prazo de isenção de contribuições.

Por portaria de 23 de Junho de 1900, baseada em parecer da Procuradoria Geral da Coroa, foram concedidas, além das vantagens daquela lei, as da base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, o que foi tornado executório pelos alvarás de 22 de Novembro de 1901 e 14 de Maio de 1903.

Por alvará de 22 de Setembro de 1887 foi concedido um *tramway* a vapor entre Vendas Novas e Santarêm. O alvará de 13 de Dezembro de 1888 transformou a concessão na de uma linha de via larga em leito próprio. Em 30 de Junho de 1890 é mudado de Santarêm para Sant'-Ana o entroncamento da linha de Leste.

Sucederam-se as prorrogações de prazo até 1899.

Em 30 de Junho de 1900 é aprovado o entroncamento em Setil. Em 11 de Maio de 1900 foi autorizada a transferência da concessão.

Por alvará de 11 de Julho de 1889 foi concedida a linha do Vale de Vouga com o depósito de 50:000$000 réis.

Foram dadas sucessivas prorrogações de prazo.

Por alvará de 23 de Maio de 1901 foram concedidas várias vantagens previstas na base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, e entre elas o depósito de 8:000$000 réis em vez de 50:000$000 réis primitivamente fixado.

«Por contracto provisório de 25 de Abril de 1905, foram substituidas algumas dessas vantagens pela garantia de juro. O contracto foi aprovado por lei de 20 de Dezembro de 1906, tendo sido nesse contracto modificada a diretriz».

Esta série de factos mostra que o critério seguido entre nós nas relações do Estado com as empresas concessionárias de caminhos de ferro tem sido o auxílio pela revisão dos contractos quando nisso há interêsse público.

É também o critério seguido nos outros países; por exemplo, em França, pelas convenções de 1859, que desafogaram as companhias e permitiram o rápido desenvolvimento da rede, fez-se a revisão dos contractos. Essas convenções foram ainda remodeladas em 1863, 1868, 1869, 1875 e 1873.

Exemplos análogos se encontram na história das redes doutros países.

Neste caso há as seguintes vantagens principais com a remodelação dos contractos:

a) Não se perde tempo em começar a construção, o que traz uma solução à crise de trabalho que apoquenta o norte do país;

b) Não se obtem melhores vantagens com novo concurso;

c) Não é viável, no estado actual da vida portuguesa, a solução do Estado resgatar as Companhias dos Caminhos de Ferro do Pôrto à Póvoa e Famalicão e de Guimarães, e fazer os caminhos de ferro que os concessionários pretendem construir.

a) É muito conveniente desenvolver por todas as formas os melhoramentos que vindo a ser produtivos, ocupem desde já grande número de braços: diminuímos a crise de trabalho e contribuímos para o nosso equilíbrio económico. O começo da actividade segura em obras de fomento traz também consigo o apaziguamento da nossa vida interna e a corrente de simpatia dos capitais portugueses e estrangeiros em busca duma colocação garantida.

b) É sabido de todos que só depois de dois concursos desertos e de assegurada a garantia de juro no terceiro,

é que apareceu uma proposta, que por motivos diversos, de que o maior foi a impraticabilidade económica da ponte de Lanheses, o primitivo concessionário transferiu o contracto a outro, que por seu turno fez nova transferência e até que por outro mais veio êle parar aos concessionários actuais.

Se o Govêrno, cumpridas as formalidades do estilo — perdendo tempo e arruinando uma empresa — abrir nova praça nas condições dos contractos actuais, é muito provável que a ela só concorra alguêm quando as vantagens tiverem sido muito melhoradas quer para a real extensão do sistema, quer no juro garantido, quer talvez também no *quantum* quilométrico.

Parece-nos que há toda a vantagem em não correr os riscos de experimentar tal proceder que só pode ser ruinoso para todos.

Suponhamos que o Govêrno, cumpridas as demoras e formalidades do costume, venha a ficar, por uma praça deserta, senhor da concessão. Com isto haveria ainda mais demora e prejuízo para a riqueza do país, e nem por isso o Govêrno obteria capital em melhores vantagens, ou construção e exploração mais lucrativa.

Pelo contracto de 27 de Setembro de 1904 o Estado garante apenas 3 por cento sôbre 20:000$000 réis por quilómetro a 150 quilómetros, ou seja 600$000 réis por quilómetro ou 90:000$000 réis por ano.

Não são 20:000$000 réis uma verba quilométrica total avantajada para o programa técnico dos estudos, atenta a fisiografia da região interessada; e o Govêrno não obtêm com toda a certeza maiores economias no projecto que uma empresa concessionária.

Nestas condições que tem todas as probabilidades de se realizarem, o Govêrno, pelo estado da nossa vida política e financeira, não poderá levantar tão cedo o capital de cêrca de 3.500:000$000 réis para a empresa, se ela não ficar bem mais cara que êste preço, e com toda a certeza não o obterá com o juro de 3 por cento, correspondente à garantia hoje assegurada, sómente 3.000.000$000 réis, que deverá ser apenas nominal, mas por outro muito maior.

Duplo prejuízo: no maior juro e em maior capital empatado. Quere dizer: o Govêrno, revendo o contracto e impondo condições vantajosas para o país, não só aproveita a oportunidade de fomentar a riqueza do Minho na ocasião mais crítica, e com isso captar uma bela simpatia pela República, como também só com um encargo *nominal* promove o giro de capitais para a construção imediata.

c) De tão evidente que é, não carece de justificação a vantagem económica da fusão duma só companhia das linhas do Pôrto à Póvoa e Famalicão com a de Guimarães e a concessão do caminho de ferro do Alto Minho. De forma que, ou o Govêrno consente que a companhia concessionária dêste último caminho de ferro tenha condições de viabilidade mediante vantagens, ou o Govêrno vai fazer em vez da companhia o resgate das linhas da Póvoa e de Guimarães, apesar de nenhuma disposição em tal sentido estar afirmada nos diplomas de concessão, para depois construir o sistema de via reduzida que aquela delineara.

Pelas condições em que avaliámos a Fazenda Pública não vemos que o Estado possa fazer já, ou em breve, com vantagem, estas operações. E não resta dúvida nenhuma que toda a demora nas medidas do fomento só pode agravar a nossa vida económica e social.

Quer-nos parecer que hoje mais do que nunca deve o Estado chamar a colaborar com êle toda a Nação pelas empresas honestamente constituídas, para se cobrar o tempo perdido e utilizar a nossa riqueza malbaratada. Os nossos grandes males são: por um lado a falta de iniciativa, a carência duma geração nova desapegada da mesa orçamental; e por outros obstáculos que sistemáticamente o Govêrno tem anteposto a toda a manifestação de actividade, isolada ou colectiva. Se o espírito scientífico e empreendedor que desde o meio do século passado dá cunho especial à vida moderna não se mostrou em nossa casa, por outro lado o Govêrno não cuidou, como devia, de alentar a germinação dêle, quer por uma remodelação da educação nacional, quer pelo auxílio e incitamento franco a todas as honestas actividades nascentes. Razão porque convêm abrir na indústria e nas empresas novas, de carácter particular ou municipalista, campos para a formação da gente nova com energia e vontade.

Grande tarefa tem o Estado para o emprêgo da sua gente e do seu dinheiro: bem feliz fôra êle se duma e doutro tivera o bastante para se desempenhar bem. O Estado explora 681 quilómetros de via larga no Sul e Sueste e 343 quilómetros de via larga e 121 quilómetros de via de 1 metro no Minho e Douro, ou seja um total de 1:145 quilómetros de caminhos de ferro. Para tornar perfeita a exploração dêles carece de os dotar com boas estações terminais; estabelecer segunda via entre Campanhã e Ermezinde e dentro em pouco entre Barreiro e Pinhal Novo; ampliar várias estações; adquirir e melhorar material circulante. Para os valorizar cabalmente deve construir cêrca de 300 quilómetros de linhas em cada zona.

No Norte, alêm da conclusão do trôço de Valença a Monção, a linha de Ermezinde a Leixões, Amarante a Cabeceiras de Basto, Vidago a Chaves, Régua a Vila Franca, Carviçais ao extremo do planalto de Miranda, e em futuro próximo, a linha marginal do Douro a juzante de Mosteiró.

No Sul, conclusão de Barreiro a Cacilhas, Seixal e Cezimbra, linha do Sado, Mora a Ponte de Sor, Vila Viçosa a Elvas, Portimão a Lagos, alêm das linhas de Serpa ou Pias ao Pomarão e do Baixo Alentejo.

Não seria de mais gastar 10:000 ou 12:000 contos de réis nessa valorização.

Os resultados directos e indirectos compensariam sobejamente o sacrifício. Não será, porêm, fácil o recurso de tam elevado crédito ainda que distribuído por um período um tanto largo.

A boa exploração da rede actual, a sua valorização e a melhoria dos serviços dão margem de actividade bastante para o Estado. Por isso toda a colaboração financeira com empresas concessionárias de linhas ainda não construídas nas zonas extremas, que à rede do Estado só pode trazer vantagens, não só revela sensata prudência, como é uma necessidade indeclinável.

Tomar como base o existente, resultante dos factos políticos, administrativos e financeiros da nossa vida constitucional que deu ao regime ferro-viário a sua feição eclética, evolucionar e melhorar com prudência, tornando mais intensa a cooperação do Estado com as companhias, fugir de aventuras perigosas para o crédito do país, quais se nos afigura o isolamento do Estado na tarefa de completar a rede ferro-viária bem como o resgate sem elementos de disciplina, energia e finanças das linhas de velha concessão, parece-nos a melhor norma de Govêrno a seguir.

*
* *

Como primeira dificuldade que já fez fracassar todos os concessionários destas linhas está a definição do traçado de Viana a Ponte da Barca: seguir pela margem direita até Lanheses e depois passar para a margem esquerda em ponte dispendiosa; ou um trôço em cada margem do Lima, de Viana a Lanheses.

Devemos notar que foi por uma apreciação superficial da carestia da ponte ferro-viária de Lanheses e da travessia da Veiga de Bertiandos por uma inexacta pesagem das dificuldades técnicas, e não por quaisquer primasias de utilidade para a região a servir — que levianamente se arbitrou a travesia do Lima para a margem esquerda como mais conveniente, em vez da directriz pela margem di-

reita através da Veiga de Bertiandos. Esta, completada pela ligação das duas margens com uma ponte de estrada, seria a solução mais vantajosa.

Supondo que o Estado, por falta de concorrentes depois de nova praça deserta, podia ir fazer êste caminho de ferro, não seria de boa economia atravessar o Lima em Lanheses com a directriz, ou fazer dois troços de Lanheses a Viana:

«... porque um caminho de ferro há-de ter, ou espera-se que venha a ter, um futuro próspero — porque êle é construído pelo Estado por grandes razões de Estado ou por qualquer outro motivo há-de ter muito dinheiro no Tesouro — não há daí nenhuma justificação, só por êsse facto, de o tornar caro.

Por outro lado, nenhum caminho de ferro é tão pobre que vá economizar quando uma certa despesa adicional fôr claramente muito lucrativa. Se está claramente mostrado, ou apreciado por boas razões, que uma certa despesa adicional pagará 10, 15, 25 ou 50 por cento, como o caso fôr, pode-se dizer que a companhia, por mais pobre que seja, encontrará processo e meio de obter capital, se os factos forem devida e claramente apresentados». (*Railway Location,* Artur M. Wellington).

Por isso, entendemos que as mudanças de directriz e serventia das margens no traçado de Viana a Ponte da Barca não representam mais que aquela solução económica que toda ou qualquer entidade construtora e exploradora — Estado ou companhia — havia de tomar, se logo do comêço das negociações estivesse claro o ante-projecto da linha.

Base 1.ª

A 1.ª base, removendo um obstáculo insuperável, apresenta compensações atendíveis, cuja justificação completa obrigava a uma monografia pormenorizada dêste caminho de ferro e a considerar a aplicação a um caso especial da teoria económica das directrizes, estudo complexo, bem formulado por A. M. Wellington e Loring Webb nos seus livros magistrais. Por isso fazemos apenas umas referências sumárias para justificar êste nosso parecer.

As duas primeiras condições desta base definem a directriz geral e a ligação das duas margens — concessões para a companhia — e as quatro restantes as obrigações impostas.

1.º A directriz não é desvantajosa para o tráfego da região: serve-a tam bem como pela margem esquerda. De Viana a Lanheses é muito densa a população; de Lanheses por diante ambas as margens são muito povoadas, mas na margem direita são mais importantes e populosas as freguesias entre Ponte do Lima e Ponte da Barca. A estação de Ponte do Lima fica melhor situada na margem direita, do que na margem esquerda a cavaleiro da povoação.

A construção de duas linhas, uma pela margem esquerda (sem subsídio nem garantia de juro) e outra pela margem direita de Viana até Lanheses, a que o concessionário se podia sujeitar pelo artigo 55.º n.º 1.º do contracto, adiando a construção da ponte sôbre o Lima em Lanheses até que o rendimento líquido atinja 8 por cento do capital garantido, não só não traz vantagens, como também causou a recusa de capitais para a empresa, que assim não pode ir avante. Esta solução divide o tráfego até Lanheses por dois caminhos de ferro, concorrentes ainda com o Lima, o que não permite que o rendimento liquido de 8 por cento seja atinjido tam cêdo. E também grande desvantagem para a linha do Minho seria a inclusão da linha de metro entre Viana e Darque para atingir a margem esquerda, que obrigava a reforçar a ponte, e principalmente perturbaria e daria sujeições embaraçosas, quando não perigosas, a ambas às linhas.

Depois, se fôsse atingido o rendimento líquido de 8 por cento, construída a ponte, ficaria o caminho de ferro da margem esquerda com pequena utilidade em confronto com o embaraço de duplicação das linhas.

2.º Procedendo-se de acôrdo com êste artigo atinge-se muito mais cedo a ocasião de construir uma ponte de estrada entre as duas margens, não só porque o caminho de ferro é feito com mais vantagens, sem concorrência de tráfego por um outro trôço desfavorecido de subsídio e de garantia de juro, mas também porque se toma o limite de 7 por cento, em vez de 8 por cento, de rendimento líquido para a construção da ponte.

3.º Seria longo calcular a diferença de Orçamento correspondente à alteração das inclinações de 30 para 25 milímetros por metro neste sistema que atravessa uma região desdobrada, por vezes atormentada, sempre semeada de relevos orográficos e sulcada de muitas linhas de água desde Mindelo, do lado esquerdo da bacia do Rio Ave, através desta e das do Cavado e do Lima até a margem esquerda do Minho, com a ramificação descendente do Vale do Lima, e ao mesmo tempo atender ao cuidado permanente que houve em não baixar do raio 100 metros (anormalmente 90 metros), isto é em não utilizar nunca o raio mínimo 75 metros.

Mas era êste cálculo o mais necessário para um engenheiro competente mostrar que esta variação de programa foi a melhor compensação que a Companhia podia ter dado ao Estado em troca das concessões que pede.

O Caminho de Ferro de Guimarães por Braga a Monção sobe primeiramente a Serra da Falperra, que passa na Portela de Balazar, subindo $160^m,90$, entre as Taipas e aquela, com rampa média de $0^m,02433$, sem nunca ultrapassar 25 milímetros, num percurso de $6:614^m,30$, em rampa, para depois descer $156^m,01$ com $6:664^m,16$ em declive antes de subir $20^m,80$ para atingir Braga. O raio mínimo empregado foi a 100 metros, e a extensão total de Guimarães a Braga é de $28:734^m,63$.

De Braga em diante desce para o Cávado, havendo até a Ribeira de Sabariz $3:970^m,21$ em patamar, $3:796^m,42$ em rampas de $8:032^m,04$ em declive com inclinação média de $0^m,02209$, não excedendo nunca o limite de 25 milímetros por metro. E daí sobe até a Portela do Vade, na divisória do Cávado e do Lima, em terreno descoberto, vencendo $254^m,93$ de diferença de nível, só com $1:484^m,22$ em patamar e $53^m,95$ em declive para $10:763^m,98$ em rampa dentro do limite do 25 milímetros sem baixar do raio 100 metros em planta. Da Portela do Vade até o Lima nos Arcos de Valdevez o traçado é difícil, pois tem de descer $277^m,80$ o que obrigou a $12:606^m,91$ em declive para $4:276^m,21$ em patamar, e $2:704^m,60$ em rampa, sem nunca ultrapassar inclinação de 25 milímetros, nem baixar o raio além de 90 metros.

Além dos Arcos será necessário subir a serra do Extremo, obstáculo considerável entre o Lima e o Minho antes de atingir Monção.

Basta considerar que é um caminho de ferro de travessia duma região de relêvo muito desdobrado e por vezes áspero, e até só tomar em consideração os números isolados $160^m,90$ de altitude a subir na Falperra, $254^m,93$ de Ribeiro de Sabariz à Portela do Vade, com os $277^m,80$ a descer daqui até os Arcos, para mostrar que só nestes $693^m,63$ de altitude a vencer sem atenção à descida da Falperra até a Ribeira de Sabariz por Braga, que é muito importante, e à travessia da Serra do Extremo e da bacia do Rio Ave, a mudança da rampa 25 milímetros por metro para 30 milímetros dava uma economia de 4:624 metros, isto é, dum sexto do primitivo comprimento nas despesas de construção e expropriações. É necessário também coordenar esta deminuição de inclinação com o aumento de raio nas curvas que torna a inscrição muito mais difícil nos acidentes do terreno, movimento de terras maior, e não permite evitar embaraços de construção que não

teriam importância no caso duma maior elasticidade de programa técnico. O caminho de ferro assim ficará muito mais caro por todos os motivos.

É verdade que na exploração, se fôr até o fim do prazo, colherá em parte a empresa a despesa maior de construção: mas menos certo não é que o caminho de ferro fica por esta forma com muito maior segurança no movimento, de maior carga rebocada pelo mesmo pêso de locomotiva e suseeptível de combóios mais rápidos, que cobrem em excesso a diferença de traçado a mais, todas vantagens muito atendíveis na serventia da região, e principalmente pode o Estado, se fizer o resgate no fim dos 20 anos, ficar com um caminho de ferro nas melhores condições de ser explorado por conta dêle.

Pelos estudos já aprovados de Guimarães a Braga e aos Arcos de Valdevez, vê-se bem que da parte dos engenheiros da empresa houve o melhor critério na combinação do programa para o máximo final de economia; e que sempre se pôs de lado a feição da despesa mínima inicial nos vários factores considerados: inclinações máximas, raios mínimos, expropriações e serventias baratas.

4.º A redução a um ano do prazo de apresentação dos estudos que faltam, de Lanheses a Ponte da Barca e dos Arcos a Monção, bem como:

5.º A redução a cinco anos do prazo de sete da construção do trôço dos Arcos a Monção, mantendo o mesmo prazo para o restante do caminho de ferro, é vantagem para a região e para o Estado pelo tráfego e mais proveitos que a exploração dêste trôço mais cedo traz à linha do Minho.

6.º E não deixa de convir por todas as formas aos Caminhos de Ferro do Estado e ao país a iniciativa de promover a concorrência de excursionistas ao Monte de Santa Luzia, em complemento da atracção fatal que a linha de travessia do centro do Minho trará ao norte do país.

Esbocemos, porêm, melhor e em traços de aproximada expressão numérica o caso da ponte de Lanheses só para estrada, com a directriz pela margem direita, comparada com o caso do traçado primitivamente obrigado: pela margem direita até Lanheses, travessia aqui do Lima em ponte mixta, e depois traçado pela margem esquerda.

A ponte de Valença de dois taboleiros de via larga custou cêrca de 240:000$000 réis, incluindo as avenidas. Sendo estas da conta do Govêrno na ponte de Lanheses e a via apenas de 1 metro, a ponte de Lanheses de dois taboleiros não custará mais de 200:000$000 réis.

Por outro lado a travessia da veiga de Bertiandos custará 60:000$000 réis. Há assim uma diferença de 140:000$000 réis

Ora o rendimento anual da ponte de estrada computável em 2:400$000 réis corresponde a 40:000$000 réis, sensivelmente, de capital a 6 por cento. A construção da ponte de estrada não custará menos de 70:000$000 réis, reduzida a dinheiro actual. A deminuição das inclinações e melhoria de todo o programa técnico nos 158 quilómetros dá uma economia de exploração seguramente muito maior que 2:000$000 réis por anno, ou seja garantia de muito mais de 30:000$000 réis.

Somando estas três verbas teremos a equivalência em benefícios para o Estado das concessões reclamadas.

Ainda que elas não sejam inteiramente compensadas por vantagens para o Estado, caso êle faça resgate no fim do prazo de vinte anos (o que não nos parece razoável concluir, porque a economia de exploração pelo novo programa técnico é uma verba muito importante e que deve ser considerada logo a partir dos primeiros vinte anos) estas considerações mostram pelo menos a liberdade, se não a obrigação que cabe ao Estado de secundar a empresa com as concessões pedidas. Tanto mais que nenhuma outra se fundou até hoje no país em condições tão pouco onerosas para o Tesouro como esta. Assim as linhas da Foz do Tua a Mirandela e Santa Comba Dão a Viseu tem respectivamente a garantia de 5 ½ por centò sôbre 19:692$300 réis e 22:800$000 réis aplicada à extensão efectiva da linha; o trôço de Mirandela a Bragança tem 4 ½ por cento garantidos sôbre 25:990$000 réis, o que corresponde a 5 por cento sôbre 23:391$000 réis.

Base 2.º

A fusão das linhas do Alto Minho com as da Póvoa e Guimarães, completadas pelo caminho de ferro de Mindelo a Lousado, é de tal importância para a região, pela homogeneidade de bitola e material que dispensa qualquer transmissão ou baldeação e pela unidade de exploração, que não podendo o Estado fazê-la, só lhe cumpre promover, em nome do bem público, a sua realização no mais curto espaço de tempo.

Esta fusão foi em princípio admitida pelo Govêrno por despacho de 22 de Julho de 1909.

As condições da segunda base do contracto afiguram-se-nos aceitáveis, afora uma restrição que será prudente fazer.

1.º A linha de Mindelo a Lousado vem completar a serventia da região agrícola muito povoada dentre o Leça e o Ave até a linha do Minho por leste, a bela terra da Maia caracterizada pelo aproveitamento cuidadoso de todos os campos e montes.

Não foi de boa previsão financeira a parte da linha da Póvoa a Famalicão: faliu de vez a espectativa de explorações mineiras na Serra de Rates, e a região atravessada não tem nem terrenos muito bem expostos e de constituição muito produtiva, como a Maia, nem a densidade de população das terras ao sul do Ave. O serviço especial de combóios para o mercado de Famalicão, a exportação de toros de pinho da linda mancha florestal de Balazar à Estela, e as fábricas de serração de Laundos e Vila Nova de Famalicão tem animado mais a vida dêste lanço, que por tantos anos pesou sôbre a exploração do outro, da Póvoa ao Pôrto.

O prolongamento de Laundos a Fão e a linha de Mindelo a Lousado tiveram parecer favorável no inquérito aberto nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898.

Por esta primeira condição fica a região litoral muito bem servida, pois tendo duas linhas longitudinais: a do Minho e a do Pôrto à Póvoa, também contará duas transversais — a da Póvoa–Famalicão e a de Mindelo–Lousado — ficando assim a ser a região do país mais favorecida por linhas férreas. Desaparece o inconveniente da inclusão do caminho de ferro de 1 metro da Trofa a Lousado, o que é vantajoso para a linha do Minho.

Pela segunda condição obtêm a linha do Pôrto à Póvoa e Famalicão um melhoramento importante. Uma das primeiras construídas em Portugal, ressente-se a exploração actual, não tanto da bitola reduzida, mas principalmente das locomotivas e material avelhado, dos engates sem molas, e da falta daquela segurança na via que não permite combóios de passageiros pesados e rápidos.

3.º A Companhia da Póvoa explora desde 1893 o ramal de Leixões à Senhora da Hora, em ligação logo com o Pôrto (4 quilómetros).

O movimento de passageiros em todo o caminho de ferro da Póvoa foi em média de 325:000 no quinquénio anterior a 1894 e neste ano elevou-se a 375:000, para em 1899 subir a 557:000 e em 1908 atingir 883:000.

O movimento de mercadorias de pequena velocidade e tonelagem, que fôra no referido quinquénio de 18:000 neladas anuais, elevou-se em 1894 a 24:000, cinco anos depois a 35:200, e em 1908 a 80:140 toneladas, graça principalmente à exportação de toros de pinho que avivou o movimento do trôço Póvoa-Famalicão e ao aumento do comércio com Leixões.

Isto mostra que a linha do Pôrto-Póvoa-Famalicão, que foi construída sem pedir nada ao Estado, tem no ramal e

pôrto de Leixões um elemento indispensável de vida que não pode ser cerceado sem lhe causar enorme diferença.

Merece, porêm, um pouco mais de reflexão êste ponto:

a) O pôrto de Leixões não dispensa a ligação directa da linha da Póvoa e de todo o sistema de metro;

b) Esta ligação não dá prejuízo, antes pelo contrário, à linha do Minho;

c) Não pode ficar por mais tempo protelado o acabamento do pôrto de Leixões. Cada vez é mais difícil entrar no Douro, e vergonhosa é a situação de ter construído um ante-pôrto por alguns milhares de contos de réis que só, como está, não serve de quási nada.

Matozinhos e a Senhora da Hora, que se tem desenvolvido muito, esperam sómente que o caminho de ferro venha da bifurcação de Ermezinde, tanta gente à cidade, em busca de Leixões.

Mas devemos notar que ao ramal da Senhora da Hora se deve a máxima parte do tráfego que sai por Leixões, pois a linha da Póvoa é a serventia *única e sem concorrência* de toda a região litoral que do Pôrto se estende até Esposende.

Não é razoável cortar a ligação com êle, porque se a linha não pode dispensar a ligação com Leixões, por ficar privada de exportar a madeira do pinhal da Estela e Laundos, os vinhos verdes do litoral minhoto e os artigos da indústria de Pedras Rubras, Senhora da Hora e da parte noroeste do Pôrto, não menos prejudicado fica Leixões.

E não é razoável obrigar a construir outra ligação com Leixões da linha Pôrto-Póvoa, dada a existência e bons serviços da actual.

b) É infundado o receio de que as mercadorias da zona servida pelas linhas do Alto Minho e de Guimarães aproveitem estas para as relações com o pôrto de Leixões, de preferência à linha do Minho, depois de ligada com êle de Ermezinde, porque a via larga *com menor percurso e tarifas mais baixas* — dupla razão de preferência — será a seguida na maior parte dos casos, salvo quando a natureza da mercadoria torna a baldeação enorme e prejudicial. E neste caso prejudicável é, pelo interêsse público, que ela não se dê.

Basta olhar para uma carta, em que estejam bem delineados os traçados, e vê-se logo que Monção, Viana, Braga, Famalicão, Guimarães e Lousado, em que o sistema de 1 metro corta ou se encontra com a via larga, são outros tantos pontos de convergência de mercadorias, quer em busca dêles como centros consumidores, e, por isso, sem transporte na via larga (o que se realizará só para uma pequena fracção do tráfego total da linha de 1 metro), quer para buscar pela via larga outras cidades ou centros industriais e de consumo, o Pôrto, sobretudo, ou Leixões. Só o tráfego exclusivo da linha da Póvoa, mais o que naturalmente lhe é devido, e que já tem em parte da região até as imediações da Trofa, que vai ser servida pela linha de Mindelo a Lousado, continuará a ser dirigido para o Pôrto e para Leixões, como de há muito acontece, sem o mínimo prejuízo para a linha do Minho.

Não; o efeito da fusão e a rede de 1 metro a efectivar, só pode ser favorável às linhas do Minho. É olhar para o claro que vai na carta, de Nine por Viana a Valença, para leste, sem uma linha férrea, considerar depois o traçado de Monção a Braga e Guimarães, com a linha do Vale do Lima e de Fafe a Lousado e Mindelo, e vê-se logo quanto não vai ser fecunda para a economia do centro do Minho a facilidade dos transportes que uma linha em tão boas condições técnicas vem trazer. E dessa vida nova colherá um belo quinhão a via larga, porque, tendo cada grupo de linhas a sua função e o seu tráfego a dez — 1 metro de efectuar os transportes para os nós com a via larga e promover indirectamente o desenvolvimento agrícola e industrial da nossa região mais povoada; a via larga de facultar o transporte rápido e económico dêsses pontos-nós ao pôrto de Leixões, aos grandes centros de consumo, sem prejudicar em nada, antes pelo contrário, a afluência crescente do tráfego da sua zona própria.

E assim temos como o pôrto de Leixões é indispensável para as duas linhas, testa natural de ambas, e como elas ambas para êle convergem, sem acção atribiliária no tráfego da região cruzada por elas.

De há muito que a zona noroeste do Pôrto utiliza, para o serviço de passageiros e mercadorias, a ligação Boa Vista-Leixões.

A linha de Ermezinde a Leixões não virá prejudicar aquela ligação, nem se dará o facto recíproco, porque cada uma tem a sua zona própria de influência.

Do Pôrto (S. Bento) há hoje para Matozinhos e Leixões as seguintes linhas:

1.ª Eléctrica marginal do Douro;

2.ª Eléctrica até Boa Vista e depois *tramway* a vapor;

3.ª Eléctrica até Boa Vista e depois combóio Boa Vista-Leixões.

Pois todas elas vivem e tem farto movimento. Outras que venham terão tráfego, pois êle surge com elas nas zonas suburbanas, como é sabido.

A unidade de bitola dêste ramal com o resto do sistema é indispensável.

4.ª As linhas da Póvoa e Guimarães, com uma soma de 91 quilómetros, foram as únicas construídas com capitais exclusivamente portugueses e sem subsídio do Estado, e, por qualquer motivo, sem limitação do prazo de concessão, o qual não pode ser considerado perpétuo, em virtude dos princípios do decreto de 31 de Dezembro de 1864.

O período de noventa anos, consignado neste projecto de lei, parece-nos razoável.

Nas circunstâncias actuais, supondo que êle é já aprovado por vós, isto é, que se conta o prazo desde 1912, temos:

Linhas	Extensão	Datas		Duração provável da exploração
		Da concessão	Da abertura á exploração	
Pôrto à Póvoa . . .	28	19-7-1873	1-10-1875	127
Póvoa a Famalicão	29	19-12-1876	12-6-1881	121
Trofa a Guimarães	34	16-4-1879	31-12-1883	119
Guimarães a Fafe	21	22-11-1901	21-7-1907	95
Alto Minho	158	27-8-1904	1-1-1912	90
Mindelo a Lousado	18	1-1-1912	1-1-1912	90
				642/6 = 107

A média aritmética dá um período de 107 anos. Atendendo também à extensão das linhas, a média baricêntrica dá 28:946 : 288 = 100 anos. Devemos notar que a linha do Pôrto-Póvoa-Famalicão que tem grande influência no valor do tempo médio, como aliás a de Guimarães, tem uma justificação em parte do prazo um pouco mais largo, por êle ter o aspecto de perpétuo no silêncio da concessão. Mas o excesso insignificante além dos 99 anos para as duas é mais que cerceado pela redução a 90 anos do das linhas do Alto Minho e linha Mindelo-Lousado. Além de que ambas, e sobretudo a linha da Póvoa, tiveram uma vida precária por muitos anos; e a média dos prazos das linhas de Guimarães e da concessão do Alto Minho, como efectivadas já, dá apenas 98 anos e meio.

Parece-nos pois que por esta condição 4.ª fica bem regulada a situação das concessões da Póvoa e de Guimarães numa justa pesagem com a nova concessão do Alto Minho.

5.º É necessário e justo introduzir as restrições do artigo 5.º

6.º O contracto primitivo de 27 de Setembro de 1904 impunha o depósito definitivo de 24:000$000 réis; foi êle aumentado em 31 de Janeiro de 1907 em troca duma prorrogação de prazo, para 50:000$000 réis; mais do dôbro. Parece-nos que não é necessário aumentá-lo agora mais para garantia dêste contracto.

7.º Define-se conforme o parecer de pessoas entendidas, que não é devida contribuição de registo na agremiação dos capitais, fusão de três entidades, o que não constitui uma transferência de valores.

8.º A letra do Código Comercial, na opinião da Procuradoria Geral da República, não permite a emissão de obrigações nas condições pedidas neste artigo. Êle, que é indispensável para a realização da empresa, tem todos os precedentes das outras companhias nacionais e de quási todas as estrangeiras a seu favor. Assim:

Companhias portuguesas

Capital em contos de réis

	Acções	Obrigações	Relação
Companhia Nacional . . .	934,3	4.716,0	1.5
Companhia Rial	5 999,4	89.574,0	1.14
Companhia da Beira Alta	1.800,0	11.565,2	1.6,05
Companhia de Guimarães	300,0	1.227,0	1.4
Companhia da Póvoa . . .	500,0	470,6	1.1
	9.533,7	107.553,0	1.11,3

O número primitivo de obrigações de Guimarães era maior.

Companhias francesas

Capital em milhões referido a 31 de Dezembro de 1904

	Acções	Obrigações	Relação
Norte	231,9	1.588,6	1.6
Leste	299,0	1.903,1	1.6,05
Oeste	150,7	1.963,4	1.13
Orleans	307,8	2.168,3	1.7
Paris. Lion-Med	341,0	4.410,5	1.13
Cinture de Paris	–	59,6	–
Conjunto	14.470,0	13.363,7	1.9,01
Companhias Secundárias	76,8	150,2	1.2
	1.546,7	13.513,9	1.8,07

Em 31 de Dezembro de 1885 a proporção no conjunto das grandes companhias era de 1:6,6. Em 1904 era de 1:9,1 e hoje deve ser maior.

Esta concessão não vai de forma alguma tornar menos segura a situação dos obrigacionistas, porque todo o caminho de ferro construído — capital efectivado na empresa — e a garantia de juro são penhores mais valiosos que a realização prévia do capital acções, igual ao das obrigações.

Se as obrigações não tivessem garantia de juro e fôssem em capital igual ao das acções, conforme a lei, se a empresa não der saldo na exploração, de nada serviriam aos obrigacionistas a imobilização das acções; ao passo que, garantido o juro às obrigações, recebiam estes o seu coupon, ficando os accionistas sem dividendo, realizando-se então o objectivo do Código Comercial.

O número que arbitrámos dá margem folgada para quaisquer eventualidades além das previstas no projecto de estatutos apresentado com o requerimento de 28 de Junho de 1911 pelos concessionários ao Govêrno, o qual é 1: 6, 4.

Como a maior parte das obrigações é destinada à construção de linhas que usufruem as vantagens da base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, parece justo generalizar a todo o capital da empresa o disposto na referida base.

É de esperar que passados os primeiros quatro anos seja eliminado o encargo para o Tesouro da garantia do juro. Recorrendo ao relatório da proposta de lei de garantia de juro de 30 de Janeiro de 1904, sabemos que «não é preciso recorrer a cálculos mais ou menos falíveis do tráfego provável, baseados na população da zona tributária, população superior a 300:000 almas, como já foi ponderado, e que compreende a de centros tão importantes como Viana, Braga e Guimarães.

Basta comparar as linhas a construir com as do Minho, da Póvoa e de Guimarães.

O rendimento bruto quilométrico destas (excluindo os impostos), nos primeiros anos da sua exploração foi o seguinte:

Linha do Minho	2:200$000
Linha da Póvoa...	1:300$000
Linha de Guimarães	1:400$000

Ou em média 1:600$000 réis, que hoje é superior já a 2:700$000 réis. Não será inferior àquela média o rendimento inicial das novas linhas. A despesa inicial de exploração economicamente organizada não deve exceder réis 700$000 a 800$000, sendo portanto certo um rendimento líquido inicial de 800$000 réis.

A construção das linhas nas condições prescritas no decreto de 27 de Abril, isto é, em curvas de 75 metros de raio, pode ser levada a efeito sem obras de arte dispendiosas, podendo-se fixar no máximo de 20:000$000 réis o capital tomado para base da garantia de juro. Se fôr garantido aquele capital quilométrico com o juro de 5 por cento, igual ao que foi estipulado para a linha Tôrres-Figueira-Alfarelos, bastará limitar a 3 por cento o máximo adeantadamente constituído pela garantia, limite que naquela linha é de 2 por cento. Convêm notar que tendo sido de 1:200$000 réis a média do seu rendimento quilométrico nos primeiros tempos, bastaram quinze anos para que, o crescimento dêle viesse a dispensar a garantia concedida, entrando agora no período do reembôlso. Para definir claramente e limitar a responsabilidade assumida, pode-se fixar em 150 quilómetros a extensão garantida, próximamente igual à dos anteprojectos, à qual corresponderá o capital, de 3.000:000$000 réis, não podendo, pois, a garantia exceder o limite de 90:000$000 réis, ou 600$000 réis por quilómetro, para o que seria preciso que o rendimento líquido não excedesse 400$000 réis ou o rendimento bruto 1:100$000 réis.

A encontrar com a garantia recebe o Estado o produto dos impostos de trânsito e sêlo que excederá 15:000$000 réis, e o aumento de receita líquida nas linhas do Minho e Douro, proveniente do afluxo do tráfego das novas linhas, não inferior a 45:000$000 réis.

Na pior das hipóteses, assás improvável, o encargo será pois de 30:000$000 réis. E se a construção das linhas fôr gradual, deixando-se a do trôço dos Arcos de Valdevez a Monção, a mais cara e menos rendosa, para quando esteja concluída a dos outros troços, o encargo dêle proveniente sobrevirá apenas no momento em que se acham já êsses em plena exploração.

Para incitar a concorrência, algumas vantagens mais podem ser proporcionadas ao capital, consistindo nas isenções de impostos e outros auxílios proporcionados pela base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899.

São estes números do relatório do decreto de 24 de Dezembro de 1903 relativos a uma época em que o desenvolvimento económico do país estava muito atrasado. O rendimento bruto das linhas do Norte aumentou consideràvelmente e de então até hoje; e se já se previa por estes números de precisão incontestável que a empresa

era de garantia de juro apenas nominal no desembôlso do Tesouro, com mais razão hoje se pode considerar, não de qualquer onus para o Estado, mas uma bela fonte de receita sem o mínimo dispêndio.

Estudos de engenheiros abalizados — Vasconcelos e Sá, Justino Teixeira e Xavier Cohen, demonstram que não só os rendimentos das linhas da rede de que se pretende a fusão garantem largamente o juro e a amortização das obrigações, como também que a garantia do Estado não chegará a tornar-se efectiva, devendo até haver dividendo para os 900:000$000 réis de acções.

Estando assim prudentemente assegurado o rendimento inicial das novas linhas, que na máxima parte já estão proficientemente projectadas, parece-nos justa a faculdade de emissão nas bases que propomos.

9.º Concordamos também que, sendo necessário regular as condições de resgate das linhas da Póvoa e Guimarães é boa a unificação de prazo, nos termos do artigo 29.º do primeiro contracto de 27 de Setembro de 1904, sendo o prazo nele fixado contado da data do contracto modificado de acôrdo com êste projecto de lei.

Em conclusão: somos de parecer que o Estado, visto ter uma zona de acção exclusiva no sul do País que lhe tomará por demais toda a actividade, deve utilizar as concessões feitas no Minho, num regime mixto, e facilitar a unificação do sistema regional remover quaisquer estorvos mediante concessões justificáveis, olhando principalmente para o interêsse geral e o progresso económico da nossa província mais laboriosa e de tantas perspectivas de futuro industrial e agrícola, o que não deixa de concordar com a contribuição para a prosperidade maior da linha larga e para a valorização do pôrto de Leixões.

E como também os elementos seguros da perspectiva financeira desta empresa de Caminhos de Ferro regionais mostram um encargo apenas nominal para o Tesouro na garantia do juro, e são atendíveis as outras condições das bases dêste projecto de lei, nós somos de parecer que êle deve ser aprovado sem demorar com a leve modificação introduzida, para evitar que se torne mais desconsoladora a corrente de emigração, e que se agravem mais as precárias circunstâncias dos trabalhadores do norte do país, que irão ter já aqui um belo campo de acção.

Sala das Sessões, 10 de Janeiro de 1912.

João Pereira Bastos.
Jorge de Vasconcelos Nunes.
Álvaro Pope.
João Carlos Nunes da Palma.
Ezequiel de Campos, relator.
Joaquim José Cerqueira da Rocha.

Senhores. — A vossa comissão de finanças vem dar-vos o seu parecer sôbre o projecto de lei n.º 5-A, que se ocupa das «linhas do Alto Minho» ou, mais pròpriamente, «das alterações aos contractos de 27 de Setembro de 1904 e 4 de Março de 1907, celebrados para a construção e exploração dos caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana do Castelo a Ponte da Barca e ainda «da fusão das Companhias do Pôrto à Póvoa e Famalicão e a do Caminho de Ferro de Guimarães com a empresa concessionária das linhas acima mencionadas».

Não é da competência desta comissão o estudo do aspecto jurídico do projecto n.º 5-A que será, sem dúvida, apreciado pela comissão competente.

A vossa comissão de obras públicas no seu parecer, que temos presente, ocupou se dos aspectos técnico e económico do projecto, chegando à conclusão, que a vossa comissão de finanças perfilha, que é de utilidade geral a execução das obras de que o projecto n.º 5-A se ocupa.

À vossa comissão de finanças resta apenas dar o seu parecer sôbre o aspecto financeiro do projecto: é sua opinião que, dadas as condições actuais do nosso meio financeiro, deveis dar a vossa aprovação ao projecto n.º 5-A, contanto que dum modo iniludível fique consignado o princípio que, seja qual fôr a importância e número das obrigações que venham a ser emitidas, o Estado é únicamente obrigado ao pagamento da garantia do juro estipulado no contrato de 24 de Setembro de 1904, isto é, o Estado dispenderá o máximo de 90:000$000 ráis anuais, ou seja a garantia de 600$000 réis por quilómetro numa extensão de 150 quilómetros, ainda que seja superior a êste número o comprimento da linha.

Por outro lado, por informações colhidas nas estações competentes, pode a vossa comissão de finanças informar-vos que as linhas do Alto Minho não vem prejudicar as linhas do Estado, antes determinarão um aumento do seu tráfego; pelos motivos expostos, entende a vossa comissão que deveis aprovar o projecto n.º 5-A.

Sala das Sessões da Comissão de Finanças, em 11 de Janeiro de 1912.

Inocêncio Camacho Rodrigues, relator.
José Barbosa.
António Maria Malva do Vale.
Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.
Tomé de Barros Queiroz.
Álvaro de Castro.
Joaquim José de Oliveira.
Aquiles Gonçalves.

5-A

Senhores: — Devendo ser o progresso económico do país objecto dos nossos mais solícitos disvelos, importa dar vigoroso impulso, até onde o permitem os recursos do Estado, à viação acelerada, factor primacial da riqueza ública.

Se há regiões que, pela densa população, actividade laboriosa e possibilidade de atrair excursionismo, tenham jus a êsse melhoramento, é a província do Minho.

Circunstâncias assás conhecidas, que é ocioso relembrar, tem estorvado a pronta construção das linhas de Braga a

Guimarães, Braga a Monção e Viana à Ponte da Barca, concedidas por contracto de 27 de Setembro de 1904, que até agora não surtiu o desejado efeito.

Depois de duas transferências acha-se a concessão, ao presente, em mãos de empresa portuguesa, que, depois de elevar de 24 contos a 50 contos de réis o depósito de garantia, mandou elaborar, com esmero, os projectos das linhas, aguardando, porêm, desde 1908 solução da questão posta acêrca do traçado mais conveniente para a linha do Vale do Lima, conforme a proposta de lei apresentada pelo Govêrno em 25 de Julho daquele ano e aceite pela comissão respectiva da Câmara dos Deputados, em termos tais, porêm, que os concessionários declararam não os poder aceitar, o que fez voltar o projecto à comissão.

A omissão, no contracto primitivo, de autorização explícita para a necessária emissão de obrigações, que tem na garantia de juro base segura e tangível, embora não prevista na lei geral, como em relação a caminhos de ferro seria preciso, tornava indispensável uma providência legislativa.

Preparam entretanto os concessionários as bases duma fusão da sua empresa com as companhias de caminhos de ferro do Pôrto à Póvoa e Famalicão e de Trofa a Guimarães e Fafe.

Foi, em princípio, admitida pelo Govêrno essa fusão por despacho de 22 de Julho de 1909, sob a cláusula de ser elevada de $0^{m},90$ a 1 metro a largura da primeira daquelas linhas, de se fixar uma data única para termo de tôdas as concessões, algumas das quais tem duração indefinida e se poderiam supor perpétuas, se essa perpetuidade não fôsse de encontro aos princípios do decreto de 31 de Dezembro de 1864, que rege a parte do domínio público constituída pelos caminhos de ferro.

É de indispensável conveniência pública essa combinação, que unifica a exploração de perto de 300 quilómetros de linhas, constituindo um grupo homogéneo e define os direitos do Estado à reversão de todo o grupo em prazo determinado.

Tem sido norma geralmente seguida, mesmo no nosso país, dar o Estado justo auxílio às empresas concessionárias de caminhos de ferro, pelas revisões dos seus contractos, quando as circunstâncias o aconselham, quer a concessão resulte do concurso, quer tenha sido feita sem êle.

No parecer de 25 de Agosto de 1908, da comissão de obras públicas, se encontram reünidos numerosos exemplos dessa forma de proceder.

O natural retraimento do capital, perante os empreendimentos ferro-viários, ainda que quando de auspicioso futuro, aconselha a outorga de facilidades que, sem onerarem o Tesouro, amparam iniciativas e favorecem úteis combinações.

A êsse objectivo obedece a presente proposta de lei, que, além de reproduzir, na essência, a de 25 de Julho de 1908, estabelece as condições para a fusão das empresas em termos equitativos que a facilitem.

Assim, é prevista não só a concessão, nos termos legais da linha de Lousado a Mindelo, que assegura continuidade do grupo e foi objecto do inquérito administrativo, nos termos do decreto de 6 de Outubro de 1898, como o alargamento da linha da Póvoa e a exploração do ramal da Senhora da Hora, que assegura as relações regionais com o pôrto de Leixões, trazendo-lhe valioso tráfego.

Para o termo de todas as concessões fixa-se uma data única, sendo a sua duração inferior à de noventa e nove anos usualmente estipulada.

Torna-se extensiva a todas as linhas a proibição de contractos particulares e o direito de resgate, que figuram no contracto das linhas do Alto Minho.

Definem-se os termos em que a necessária emissão de obrigações deverá ser feita com a base sólida da garantia de juro, não prevista na lei geral, e, em vista da sua aplicação, na maior parte à construção de linhas, usufruindo as vantagens da base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, torna-se genérico o preceito da isenção prevista no n.º 8.º da mesma, para a conveniente uniformidade.

Define-se, o que para pessoas autorizadas é matéria assente, que não é devida a contribuição de registo na agremiação de capitais, que não constitui uma transferência de valores.

Ocioso será pois entrar em mais larga exposição de motivos que me levam a apresentar o seguinte

PROJECTO DE LEI

Art. 1.º Os contractos de 27 de Setembro de 1904 e 4 de Março de 1907 para a construção e exploração dos Caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca serão modificados em harmonia com as prescrições das bases anexas à presente lei, que dela ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º É revogada a legislação em contrário.

Base 1.ª

1.º O caminho de ferro do Vale do Lima seguirá a margem direita do Rio Lima em toda a sua extensão, desde Viana até o entroncamento na linha de Braga a Monção.

2.º A Empresa concessionária fica obrigada a construir uma ponte sôbre o Rio Lima em Lanheses para ligação da estrada das duas margens, logo que o rendimento líquido das linhas concedidas com garântia de juro atinja 7 por cento do capital garantido, assistindo à mesma o direito de cobrar as portagens previstas no contracto.

3.º Em nenhum dos troços das linhas a construir poderá ser excedido o limite de 25 milímetros nas inclinações.

4.º Os projectos dos troços de Lanheses a Ponte da Barca e dos Arcos a Monção serão apresentados no prazo dum ano a contar da data do novo contracto feito nos termos da presente lei.

5.º O prazo de sete anos previsto no contracto para a construção do trôço dos Arcos a Monção é reduzido a cinco anos, contados da data da aprovação dos respectivos projectos.

Todos os outros troços serão construídos no prazo de três anos, contados da data do novo contracto celebrado nos termos da presente lei, para aquele cujos projectos estejam já aprovados, e da data da aprovação dos projectos para os restantes.

6.º A mesma empresa fica obrigada a estudar e promover desde já, quanto em si caiba, a criação duma estância em Santa Luzia, junto de Viana do Castelo, servida por ascensor e dotada com os atractivos e comodidades precisas para chamarem ali concorrência de excursionistas, devendo submeter à aprovação do Govêrno, no prazo dum ano a contar da data do novo contracto feito nos termos da presente lei, o respectivo projecto elaborado em harmonia com as indicações das estações oficiais competentes.

Base 2.ª

A fusão das companhias do Pôrto à Póvoa e Famalicão e do caminho de ferro de Guimarães com a empresa concessionária das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca, aceite em principio por despacho ministerial de 22 de Julho de 1909, deverá ser sujeita às seguintes condições:

1.ª Será construida e explorada, nos termos da base 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, uma linha férrea dum metro de largura de via de Lousado a Mindelo, com uma estação comum à linha do Minho em Louzado, sendo suprimido o trôço comum a esta entre Lousado e Trofa.

2.º A largura da via da linha do Pôrto à Póvoa e a Fa-

malicão será elevada a um metro, procedendo-se à necessária modificação do material circulante.

3.º A empresa ou companhia constituida pela fusão atrás indicada continuará a explorar por arrendamento, durante o prazo da concessão, o ramal da Senhora da Hora a Leixões, devendo ser unificada a largura da via com a das outras linhas, sem prejuizo do serviço privativo do pôrto de Leixões.

4.ª A concessão de todas as linhas concedidas à empresa ou companhia resultante da fusão, a saber:

Do Pôrto à Póvoa e Famalicão.
De Trofa a Guimarães e Fafe.
De Braga a Guimarães.
De Braga a Monção.
De Viana a Ponte da Barca.
De Lousado a Mindelo.

é feita pelo prazo de noventa anos, contados da data do novo contrato celebrado nos termos da presente lei.

Findo aquele prazo serão aplicáveis a todas as mencionadas linhas as cláusulas respectivas do contracto de 27 de Setembro de 1904.

5.ª São proibidos os contractos particulares de transporte em todas as linhas da concessão.

As tarifas e horários serão sujeitos ao exame da administração dos caminhos de ferro do Estado antes de serem submetidos à aprovação do Govêrno.

6.ª O depósito de 50:000$000 réis a que se refere o contracto de 31 de Janeiro de 1907 subsistirá para garantia do novo contracto.

7.ª Não é devida contribuição de registo pela fusão a que se refere a presente base.

8.ª Para a realização do plano aprovado na presente base é permitida à empresa ou companhia resultante da fusão a criação e emissão das obrigações necessárias, nominativas ou ao portador, ainda que a sua importância exceda a do capital social realizado, contanto que não ultrapasse a proporção de 1 de acções para 8 de obrigações. Essa emissão será feita nos termos dos estatutos da empresa ou companhia e mediante prévia autorização do Govêrno, ficando entendido que da emissão nenhumas responsabilidades advêm ao Estado, obrigado únicamente ao pagamento da garantia do juro estipulado no contracto de 27 Setembro de 1904. A essas obrigações, bem como às acções emitidas pela empresa ou companhia também para a realização do plano aprovado na presente base, é aplicável o disposto na base 5.ª, n.º 6, da lei de 14 de Julho de 1899.

9.ª O direito de resgate por parte do Estado tornar se há extensivo a todas as linhas enumeradas na condição 4.ª desta base, nos termos do artigo 29.º do contracto de 27 de Setembro de 1904, sendo o prazo nele fixado contado da data do contracto modificado em harmonia com a presente lei.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 30 de Novembro de 1911.

Tito Augusto de Morais.
Rodrigo Fontinha.
Casimiro Rodrigues de Sá.
Carlos Henriques Silva Maia Pinto.
Luís Inocêncio Ramos Pereira.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Imprensa Nacional