

Senhores Deputados.— A comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados, concordando com o parecer da comissão de finanças, e, respeitando a votação da Câmara, no que diz respeito à viação ordinária, entendeu substituir o projecto inicial.

A viação ordinária carece de estar subordinada a um plano geral, para que a serventia do país seja equitativa e para que haja relação harmónica entre os diversos trabalhos de estradas dos distritos e dos municípios. A isso e a fixar princípios gerais de execução visa este projecto de lei.

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º Fica o Governo autorizado a proceder desde já a uma nova classificação de estradas de 1.ª ordem (nacionais) e de 2.ª ordem (distritais), nomeando para esse trabalho uma comissão composta de cinco engenheiros do quadro de Obras Públicas.

§ 1.º Esta comissão deve apresentar dentro de dois anos, contados da data em que fôr nomeada, o projecto de classificação a que proceder e, para que o trabalho se faça convenientemente, será esse serviço considerado como comissão do quadro de Obras Públicas durante aquele periodo de tempo, com exclusão de qualquer outra que desempenhem e da qual os mesmos engenheiros serão exonerados.

§ 2.º Na revisão da classificação das estradas de 1.ª e 2.ª ordem, a comissão deve ter em vista a sua importância relativamente à viação geral do país, os centros importantes que servirem, a ordem por que convém executar os trabalhos, de maneira que sejam dotados de boas comunicações, o mais rapidamente possível, os centros industriais, agrícolas e mineiros que mais careçam de estar ligados com a rede geral de viação.

§ 3.º É encargo da mesma comissão propôr a ordem de urgência na construção, tendo em vista os lanços que é necessário concluir, quer para ligação doutros já construídos, quer para mais rapidamente terminarem os trabalhos encetados.

§ 4.º A extensão total da rede a classificar deve ser quando muito igual à estabelecida no decreto de 21 de Fevereiro de 1889.

§ 5.º As chamadas estradas de serviço ficam substituídas por lanços ou ramais das estradas de 1.ª, 2.ª ou 3.ª ordem e fazem parte da rede nacional, distrital ou municipal, conforme a importância dos centros que ligarem com a rede ferro viária do país.

§ 6.º Só mediante lei devidamente votada pelo Parlamento é que poderá alterar-se a classificação das estradas de 1.ª e 2.ª ordem cujo plano geral deve ser submetido à sanção legislativa, após inquérito administrativo e parecer da comissão técnica a que se refere este artigo.

7.º Compete ao Governo regulamentar os trabalhos da comissão, a quem devem ser por elle dadas as convenientes instruções no diploma que a nomear.

Art. 2.º Emquanto a comissão não apresentar os seus trabalhos, e o Congresso não deliberar a respeito d'elles, a entidade a quem incumbir a construção de estradas procederá apenas à conclusão dos lanços já começados ou daqueles que ligarem lanços já construídos e de que haja projectos aprovados.

Art. 3.º Nenhum lanço de estrada poderá ser dotado anualmente com menos de 5:000\$000 réis, excepto quando se tratar de saldos de orçamentos aprovados.

Art. 4.º Quando se iniciar a construção dum lanço de estrada, os trabalhos não podem ser suspensos, emquanto não estiver concluído.

Art. 5.º Os lanços de estrada a construir devem ter ligação perfeita com lanços já construídos, ficando *ipso facto* absolutamente prohibida a construção de lanços de estrada que não permitam a passagem fácil d'elles para as que já constituem a rede de viação do país, devendo concluir-se assim sucessivamente as estradas sem solução de continuidade que não seja a que possa dar-se na travessia dos rios ou correntes de água susceptíveis de neles se estabelecerem barcas de passagem, emquanto se não construírem as devidas pontes.

Art. 6.º O Governo fica autorizado a mandar abrir inquéritos para se fixar a rede da viação municipal do país, de maneira que não haja duplicação de estradas, e, tanto quanto possível se aproveitem as do plano e traçado da viação geral do país.

Art. 7.º Todas as extensões de estradas não compreendidas na classificação de que trata o artigo 2.º ficam fazendo parte da rede das estradas municipais ou de 3.ª ordem.

Art. 8.º A comissão a que se refere o art. 1.º deve indicar os pontos de ligação das estradas municipais que interessem a mais dum concelho, devendo orientar-se a directriz das estradas a construir pelos municípios limítrofes de modo a facilitar a ligação entre elles.

Art. 9.º É applicável à rede das estradas municipais a doutrina desta lei, excepto no que diz respeito à dotação dos lanços.

Art. 10.º O Governo fica encarregado de proceder às experiências necessárias para que se adoptem os processos mais económicos de conservação das estradas, tendo em vista as alterações que sobre ellas causam os modernos sistemas de locomoção automobilista, bem como a influência que sobre ellas podem ter as linhas férreas assentes em virtude das disposições do regulamento de 21 de Abril de 1906.

Art. 11.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das sessões da comissão de obras públicas, em 30 de Maio de 1912.

Álvaro Poppe.
Ezequiel de Campos.
Joaquim José Cerqueira da Rocha.
António Maria da Silva.
Jorge Nunes, relator.

Senhores Deputados.— O projecto de lei n.º 140-A, apresentado ao Parlamento pelo ilustre Deputado Sr. António Maria da Silva, tende a estabelecer regras e a fixar princípios que no futuro pautem o procedimento das entidades que tenham que intervir na construção de estradas.

Além de regras de carácter técnico, o projecto trata dum plano financeiro tendente a antecipar as verbas necessárias para pôr em execução imediata a construção de parte da rede das estradas no país.

Sala da comissão de finanças, em 30 de Maio de 1912.

A vossa comissão de obras públicas, tendo apreciado com o cuidado e interesse devidos, o projecto n.º 149-A, não pode deixar de lhe dar a sua aprovação.

De facto, assentando a riqueza do nosso país, principalmente, no desenvolvimento da sua agricultura, do seu comércio e da sua indústria, necessário se torna facultar a estes três factores da riqueza pública aquela soma de medidas próprias para o seu desenvolvimento, sem as quais, elas, por mais que se esforcem, nunca poderão progredir como é mester.

Não bastam a excelência do clima, a natureza da terra, capital, trabalho e espirito empreendedor para alcançar uma boa produção, capaz de baratear e generalizar a mercadoria.

Produzir não basta, quer seja directamente da terra quer seja por intermédio da fábrica, manipulando os produtos, ainda que o valor da mercadoria a coloque em condições pecuniárias compatíveis com a economia doméstica do maior número.

Para se atingir o ideal económico: produzir muito, bom e barato, dando a todos uma compensação justa do seu trabalho e do capital empregado, um factor de ordem material apenas, que só, pode dizer-se, depende dos homens que não da natureza, é condição imprescindível para a generalização e comercialização económicas dos produtos: a viação.

É assim que, seguindo este critério, todas as nações cuja situação financeira o permite e que procuram desenvolver a sua riqueza, apertam cada vez mais a rede da sua viação.

Portugal, por uma errada compreensão das cousas, obcecado pela idéia de economizar à *outrance*, supondo que desta economia lhe podem advir quaisquer benefícios, não inquirindo das conseqüências benéficas de muitos encargos que, porventura, poderia tomar, Portugal, nestes últimos anos, alheiou-se das grandes medidas de fomento, certo de que a sua regeneração financeira e económica não seria uma resultante de largas despesas produtivas, mas do equilíbrio, apenas do orçamento.

Gastar à larga e aumentar os impostos, com grave risco para toda a vida nacional, eis o critério mesquinho dos últimos governos da monarquia.

Com a República, porém, outra deverá ser a norma a seguir pelos nossos estadistas, dando ao país aquilo de que

Pela votação já feita pela Câmara dos Deputados, do Código Administrativo, parte deste projecto já não tem oportunidade, por isso que o encargo da construção de estradas fica à conta dos corpos administrativos; mas não julgamos totalmente prejudicado o projecto, por isso que elle contém matéria muito aproveitável, ainda mesmo na vigência do novo regime de viação.

Com esta orientação a vossa comissão de finanças é de opinião que o projecto volte à comissão de obras públicas para ser redigido nos termos convenientes.

Inocência Camacho Rodrigues.

Joaquim José de Oliveira.

Álvaro de Castro.

António Maria Malva do Vale.

Aquiles Gonçalves.

Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.

Tomé de Barros Queiroz, relator.

êle necessita para viver e progredir: honestidade e critério na aplicação dos dinheiros públicos.

Implantada a República, uma aragem de bom senso e são critério parece querer bafejar o nos-o país.

Dessa atitude inteligente e patriótica é exemplo frisante o projecto n.º 149-A.

¿Terá defeitos o projecto? Evidentemente. Êsses, porém, são independentes da vontade do seu autor e estão ao abrigo da apreciação da comissão de obras públicas.

Eles só se tornarão palpáveis depois de pôsto em prática o presente projecto. Isto pelo que diz respeito à sua economia, porquanto, se, dalgumas modificações carece, essas são apenas das atribuições da comissão de finanças, exceptuando o artigo 5.º em o qual, julga a comissão de obras públicas, convirá suprimir as palavras «composta» até «engenharia», substituindo-as por estoutras: *de cinco engenheiros do quadro de obras públicas*. E não caberiam mais referências se, por lapso bem compreensível se não tivesse esquecido acrescentar ao artigo 4.º o seguinte: *na hipótese da taxa ser de 4 por cento e collocarem-se as obrigações pelo seu valor nominal*.

Pena é que, conformemente ao estatuido no projecto n.º 149-A. outro projecto, talhado pelos mesmos moldes e seguindo o mesmo critério, não resolva, também, o problema íntimamente ligado ao da construção de estradas: a sua conservação.

No entanto, o aditamento de dois novos artigos bastará para evitar o inconveniente apontado, sendo para desejar que, dentro de pouco tempo, uma larga descentralização de serviços públicos entregue a uma comissão, tanto quanto possível autónoma, a direcção e administração da viação ordinária.

Concluindo: a vossa comissão de obras públicas, dando ao projecto n.º 149-A o seu apoio, pede para êle a atenção da Câmara, cõscia que êle não deixará de ser aprovado.

Artigos novos:

Os saldos das dotações consignadas no artigo 4.º transitarão para o ano económico immediato, reforçando a respectiva verba de construção.

É autorizado o Govêrno a tornar extensiva à conservação de estradas a doutrina applicável contida na presente lei.

Álvaro Poppe.

Ezequiel de Campos.

João Palma.

António Maria da Silva.

Jorge Nunes, relator.

140-A

No relatório apresentado em 28 de Janeiro de 1907 à Câmara dos Deputados, verifica-se que se despendeu em construções de estradas até o ano económico de 1905-1906, a quantia de 61:840 contos de réis, em números redondos, e no entanto havia apenas concluídas as extensões seguintes no continente do país:

Estradas de 1. ^a ordem ou nacionais.....	5.537:166 ^m ,75
Estradas de 2. ^a ordem ou distritais.....	4.701:064 ^m ,91
Estradas de serviço.....	313:662 ^m ,97
Total construído.....	10.551:894 ^m ,63

Computava-se a extensão das estradas classificadas de 1.^a e 2.^a ordem em 20.529:117^m,25 e por isso estava se então em pouco mais de metade do comprimento a construir.

Nos últimos tempos da monarquia, menos se pensou em obras de fomento capazes de desenvolver a riqueza do país do que em perseguir os que não se submetiam aos esbanjamentos e às imposições incôfessáveis que todos vós sabeis.

Pouco deve portanto diferir actualmente a extensão das estradas daquela que acusava o relatório citado e, portanto, sem erro se pode afirmar que ainda precisamos de despende na construção das estradas nacionais, distritais e de serviço que se acham classificadas em 58:500 contos de réis, em números redondos se tomarmos por unidade o custo quilométrico das construídas, deduzido dos valores apontados no começo desta exposição.

O relatório de que tomamos os valores de princípio apontados fixa quasi em metade desta verba o custo total do dispendio para completar a rede das nossas estradas principais, por isso que o calcula em 29:694 contos de réis.

Certo é que logo a seguir diz estar convencido de que deve exceder-se aquella soma «e muito mais, prossegue, principalmente se continuarmos como até aqui a dotar tamninguadamente os lanços em construção».

Seguidamente prova que mal ultrapassou a quantia de 1:000,000 réis rigorosamente 1:085,987 réis, a dotação dos lanços de estrada em construção no ano económico de 1905-1906.

Este mal continuará a dar se, se não se dotarem amplamente as construções das estradas, de que tanto carace o país e cuja falta o empobreceu, ao passo que as outras nações vêem crescer a sua riqueza e o seu bem-estar, graças aos meios que possuem de facilmente transportarem os seus produtos agrícolas, industriais e mineiros.

Não é infelizmente com 79 estradas de 1.^a ordem, de que apenas estão concluídas 21, com 197 estradas de 2.^a ordem em que só 43 se acabaram, numa palavra, não é com uma rede em que ainda se não começaram trabalhos em 217 estradas e ramais e onde falta ainda concluir 371, que se podem desenvolver as forças vivas do país, o seu trabalho na indústria, no comércio, na agricultura e até na navegação.

Mas aceitando como verdadeiramente bastante a quantia de 29:694 contos de réis para concluir a nossa rede de estradas, sem contar as municipais e os caminhos rurais e vicinais e admitindo que anualmente se despenda nestas construções o dôbro da dotação arbitrada, isto é, 500 contos de réis, só no fim de sessenta anos é que o país lograria ver completada a sua rede de viação ordinária.

Mais de meio século ainda para que possa circular cómodamente as mercadorias e os produtos do solo, é pelo menos desolador; tal lentidão de proceder não se coaduna com as necessidades do país e muito menos com os superiores interesses da civilização.

Demais, embora a verba de 500 contos de réis anuais

represente em números redondos apenas 1 por cento das receitas da nação, não devem desprezar se outros trabalhos de obras públicas que tam necessários se tornam para que se tire proveito dos nossos portos de mar, dos rios que sulcam o país, aproveitando os não sómente na energia das suas correntes, mas também na sua capacidade irrigua, nas suas applicações à navegação e à flutuação, dos nossos jazigos mineiros, facilitando a sua lavra e o transporte dos seus productos.

Por isso, difficil seria contar com aquella quantia para a construção das estradas que ainda nos faltam.

Recorrer a um empréstimo no valor de 30:000 contos de réis, amortizável em noventa anos à taxa de 3 por cento, por exemplo, que seria extremamente favorável e talvez improvável até corresponderia ao encargo annual para o Tesouro de 967:668,000 réis.

Não poderia, de resto, empregar-se de pronto toda aquella quantia, sem prejudicar outras formas de actividade nacional e seria injusto o impor tamanho sacrificio ao contribuinte, pois que só recorrendo a aumentos tributários extraordinários é que se conseguiria satisfazer a tais encargos, mesmo quando elles se destinem ao acréscimo da riqueza pública.

O problema consiste portanto em não aumentar o dispendio previsto no artigo 17.^o do capitulo 2.^o da tabela de desenvolvimento da despesa do Ministério do Fomento procurando tirar desde já e sem demora o melhor partido daquela verba, que se fixa no mesmo valor durante o periodo decenal.

Assim se formará um programa da construção da rede de viação ordinária de 1.^a e 2.^a ordem e em periodo relativamente curto poderão concluir-se as mais importantes das nossas estradas, se se seguirem rigorosamente as prescrições estabelecidas no projecto de lei que esta exposição procura justificar.

Primeiramente, deve notar-se, como já o fazia o relatório de 28 de Janeiro de 1907 que dois defeitos se encontram no método até agora seguido para construir as estradas do país e que os governos monárquicos nunca se atreveram a emendar, com receio de perderem as influências de caciques.

O primeiro é que por mil habitantes figura Portugal com 4^{km},093 ao passo que a Bélgica apenas conta 1^{km},418; a Dinamarca 2^{km},738; a França 2^{km},214; a Grécia 1^{km},897 e a Holanda 872 metros.

Se por quilómetro quadrado a Bélgica e a França sobreelevam Portugal, quando estiverem concluídos os seus 20:529 quilómetros de estradas, muito inferiores lhe ficam por igual unidade de superficie a Dinamarca com 170 metros, a Holanda com 144 e a Grécia com 71 apenas.

Provêm este facto de estarem a cargo do Estado muitas estradas que, pela sua importância, só podem legitimamente ser integradas na viação municipal, quiçá entre os caminhos rurais ou não vicinais.

Algumas porém figuram como estradas de serviços ou como distritais ou até nacionais.

Vem de molde referir aqui um abuso que se dava no antigo regime e que é absolutamente necessário corrigir.

Muitas Câmaras Municipais construíram as suas estradas descuidando se de as conservarem. Quando elas precisavam de grande e despendiosa reparação, procuravam e em geral conseguiam que o antigo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria tomasse conta delas e assim é que no mapa n.^o 13 do relatório já tam citado de 1907 se vê que, em muitos concelhos, diminuiu a extensão das estradas municipais de 1892 para 1906.

Caminha, por exemplo, em 30 de Junho de 1892, contava 4:732 metros e 14 anos depois, isto é, em 30 de Junho de 1906 apenas figura com 188 metros; Va-

lença passa de 14:151 metros para 3:336; Viana do Castelo de 10:918 para 7:759; Barcelos de 32:167 para 1:236; Braga de 39:439 para 4:960; Guimarães de 23:577 para 18:529; Vila Nova de Famalicão de 8:035 para 3:733.

Prosseguindo esta enumeração nos 15 restantes distritos do continente encontraríamos exemplos de sobra análogos aos apontados, mas seria enfadonha essa descreminação.

Não param aqui todavia as diminuições de comprimento nas estradas municipais, porque nalguns concelhos desapareceram inteiramente em 1906 as que ainda figuravam em 1902. Citar os nomes de todos esses concelhos seria importunar os vossos ouvidos com um estendal de malversações bastando dizer que no continente de Portugal se contam nos seus 17 distritos 57 concelhos onde isso succedeu e que a extensão dessas estradas que passaram a ser encargo do Governo é de 600^{km},043.

Lícito é supor que muitas dessas estradas não são necessárias, numa rede bem classificada das de primeira e segunda ordem e por isso devem voltar a sêr encargo dos municípios que as construíram, atenuando dessa maneira as despesas de conservação que o poder central é obrigado a fazer.

Para corrigir êste mal o projecto de lei que tenho a honra de vos propor contém disposições que devem merecer a vossa aprovação.

O segundo mal consiste na escassez de dotação para os lanços de estradas que se construíram e que não poucas vezes estavam paralizados durante anos antes de concluídos, de maneira tal que se perdia o trabalho quasi executado.

Citar exemplos seria difficil, a menos que se não fizesse a história da construção de quasi todas as estradas do país, talvez até de todas elas. Demais tam palpável é o facto que por êsse motivo é que a média quilométrica das construídas acusa o valor de 5:860\$500 réis, a despeito dos muitos aproveitamentos de caminhos antigos e de expropriações por vezes gratuitas ou por baixo preço, quando os povos reconheciam as vantagens incontestáveis do melhoramento da viação.

Pulverizavam-se as dotações para satisfazer muitas vezes caprichos ou interesses pessoais que se tentavam amesquinhar ou aniquilar, quando o partido adverso ia ao poder.

O contribuinte, porém, é que soffria com esta deplorável orientação ou, para falar mais rigorosamente, com esta desorientação dos que dirigiam o país e os seus serviços públicos.

Outra deve ser a norma de proceder num Parlamento de gente nova, não eivada dos antigos vícios e com ideais patrióticos.

Nessa conformidade, notando que o capítulo 17.º do artigo 2.º do desenvolvimento da despesa do Ministério do Fomento fixa em 250:000\$000 réis a verba destinada à construção de estradas nacionais e distritais, vê-se que ela pode constituir anuidades dum empréstimo.

Ora em 90 anos, à taxa de 4 por cento, essa verba corresponde a um capital de 6.058:258\$715 réis.

É êle, infelizmente, escasso para a conclusão da rede de viação ordinária do país, visto que pouco ultrapassa a quinta parte da quantia de 30.000:000\$000 réis, sobre que se calculou a anuidade de 967:668\$000 réis. Todavia, metódica e persistentemente applicados aqueles réis 6.000:000\$000 podem dar um grande desenvolvimento à construção das estradas nacionais e distritais, desenvolvendo a riqueza pública de modo a criar novos recursos para os restantes lanços de estrada a construir, mórmente se êsses forem classificados e amoldados ao tráfego que justificadamente dêles se pode esperar.

Ora, se em lugar dum empréstimo de 6.000:000\$000 réis duma só vez, se fizessem anualmente, durante dez

anos, dez empréstimos de 600:000\$000 réis cada um nas mesmas condições de taxa e de tempo, ter-se-hiam as disponibilidades constantes do quadro do artigo 4.º para os empregar na construção das estradas mais precisas de primeira e segunda ordem, prescrevendo-se que durante esse período decenal sempre figuraria no orçamento a verba de 250:000\$000 réis destinada àqueles trabalhos.

Em lugar, portanto, de 250:000\$000 réis poderiam dispensar-se, sem aumento de encargos, perto do triplo daquela quantia.

Acresce ainda que empréstimos de 600:000\$000 réis anuais poderiam facilmente colocar-se no país e seriam bem aceitos pelas pequenas economias se em vez de vencerem a taxa de 4 por cento ela fôsse 3 por cento, com prémios para um determinado número de obrigações semestralmente sorteadas e de valor tal que a elas pudessem chegar quasi todas as bôlsas proletárias.

Claramente, não pode o projecto de lei, que se submete à vossa apreciação, organizar já as tabelas de amortização numa e noutra hipótese, mas, pelo seu artigo 3.º, deixa ao Governo a latitude precisa para contratar, mediante a competente e indispensável sanção parlamentar, o empréstimo na condição que mais vantajosa fôr para o Estado.

Pouco poderá valer a objecção relativa a futuros encargos, comprometendo uma dada verba orçamental, porque se não pode nem deve admitir por princípio algum que, construídas para servir centros que possuem riquezas em potencial, como dizem os electricistas, o que no caso presente significa susceptíveis de se desenvolver, aquelas novas vias de comunicação não venham em breve a pagar amplamente os sacrificios com elas feitos, se dotavam povoações ou centros de importação mineira, agrícola e industrial, que só delas precisam para enriquecerem.

Demais, no periodo de dez anos em que se empregam os valores criados pela maneira como se propõe neste projecto, conveniente seria que o Governo providenciasse de maneira que se pudesse facilmente conhecer o que anualmente rende o imposto lançado sobre os automóveis, carros, bicicletas e toda a espécie de viaturas e que também se pudesse saber com facilidade a décima industrial que pagam as empresas de viação, os alquiladores, em suma, as indústrias de transportes terrestres, exceptuando as ferro-viárias.

Munidos com aqueles elementos estatísticos, podendo avaliar assim o seu acréscimo num periodo relativamente longo, ficará o Governo habilitado a propor as providências tendentes a completar a rede das suas estradas, tirados daqueles rendimentos. Será equitativo, sem dúvida, que os interessados concorram, mais fortemente do que os outros para o aumento da alfaia nacional que os faz progredir, mas tais providências não podem caber no actual projecto de lei. Apenas ficam como alvitre nesta justificação.

As considerações que já se fizeram sobre os lanços de estrada que parece não deverem pertencer à rede de primeira e segunda ordem, justificam as prescrições constantes do artigo 5.º dêste projecto de lei, o prazo que nele se prescreve para ultimar os trabalhos e a maneira como se constitui a comissão técnica não carece de justificação, motivo pelo qual apenas se chama a vossa atenção esla-recida para o § 4.º daquele artigo que não permite o aumento da extensão da rede estabelecida em decreto de 21 de Fevereiro de 1889.

Acabar com a viciosa designação de estradas de serviço, que foram construídas sem que fizessem parte do plano fixado em 1889 é uma providência que de per si se recomenda e análogamente a constante do § 6.º do mencionado artigo 5.º do actual projecto de lei.

Também de per si se defendem as disposições do artigo 6.º que é meramente transitório, do artigo 7.º que obsta à pulverização das dotações dos lanços de estrada e do artigo 8.º que não consente a ruína pelo abandono do que já se construiu, conforme se evidencia dêste relatório.

O artigo 9.º é um dos que mais convêm ter em vista, pois que muitos lanços de estrada ou muitas pontes ficavam, por largos anos, sem ligação alguma e serviam quando muito propriedades dalgum influente eleitoral. No distrito de Beja, por exemplo, esteve durante largos anos sem servir para cousa alguma um lanço de estrada que terminava em dois fundos barrancos. Um dêles chama se da Morgadinha e, na outra extremidade, encontra se o outro, chamado do Judeu. Pontes sem lanços de estrada para as servirem, essas encontram-se amplamente espalhadas em todo o país.

Não podia êste projecto de lei deixar de atender à viação municipal, e de a dotar e auxiliar tanto quanto o comporta a exiguidade dos rendimentos públicos. Mas, dada a necessidade de harmonizar essas providências em o Código Administrativo, agora em discussão, não podem ter por emquanto carácter definido as que propõem os artigos 12.º, 13.º e 14.º do projecto de lei que se submete à vossa apreciação.

No entanto, não descuram os interesses e autonomia dos municípios, base da nossa vida social e do desenvolvimento da nossa riqueza, pondo os técnicos do Estado a estudar o plano da viação municipal sem encargos para os respectivos concelhos.

Também um problema interessante e importante versa o artigo 14.º do actual projecto de lei. É o da conservação das estradas, que tam discutido foi já em dois congressos internacionais, o de Paris de 1908 e o de Bruxelas de 1910.

Problema experimental como é, só por meio de observações seguidas e metódicas se pode resolver, dadas as variáveis geológicas, meteorológicas, de exposição, de tráfego, de peso e velocidade dos veículos e outras que saria descabido tratar aqui, dada a sua natureza restritamente técnica.

Com o que dispõe o artigo 14.º dêste projecto de lei fica, porém, o Governo habilitado a providenciar de ma-

neira que até com economia para o país se conservem as nossas estradas.

Tais são os fundamentos do projecto de lei que tenho a honra de submeter à vossa esclarecida apreciação.

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º Fica o Governo autorizado a pôr em execução, a partir do próximo futuro ano económico de 1912-1913, o programa de construção de estradas de 1.ª e 2.ª ordem, o qual vigorará durante dez anos.

Art. 2.º Em todos os orçamentos do Estado, durante aquele período, figurará, com destino à construção daquelas estradas, a verba mínima de 250:000\$000 réis, que será repartida em duas parcelas, a saber: uma que se aplicará directamente à construção das estradas, e a outra destinada ao pagamento das anuidades dos empréstimos a realizar anualmente durante aquele período, e cujo produto irá reforçar a verba de construção de estradas.

Art. 3.º Cada empréstimo anual será de 600:000\$000 réis, amortizável em 90 anos, por sorteios semestrais, não devendo exceder a respectiva taxa a 4 por cento, quando as obrigações se amortizarem ao par, ou a 3 por cento, se houver prémios nos sorteios.

§ 1.º O tipo das obrigações dos empréstimos de que trata esta lei será de 5\$000 réis cada uma, podendo haver títulos de cinco e dez obrigações.

§ 2.º O Governo poderá contratar a totalidade dos dez empréstimos, ou cada um dêles separadamente, devendo porém submeter à sanção parlamentar, com as informações das estações competentes, o contracto ou contractos que fizer.

Art. 4.º Durante o período decenal a que se refere a presente a lei, as dotações a empregar na construção de estradas serão as que constam do quadro seguinte:

Anos	Dotação anual	Anuidade a deduzir	Líquido de dotação	Valor do empréstimo	Total a empregar na construção
1.º	250:000\$000	24:724\$680	225:275\$320	600:000\$000	825:275\$320
2.º	250:000\$000	49:449\$360	200:550\$640	600:000\$000	800:550\$640
3.º	250:000\$000	74:174\$040	175:825\$960	600:000\$000	775:825\$960
4.º	250:000\$000	98:898\$720	151:109\$280	600:000\$000	751:109\$280
5.º	250:000\$000	123:623\$400	126:376\$600	600:000\$000	726:376\$600
6.º	250:000\$000	148:348\$080	101:651\$920	600:000\$000	701:651\$920
7.º	250:000\$000	173:072\$760	76:927\$240	600:000\$000	676:927\$240
8.º	250:000\$000	197:797\$440	52:202\$560	600:000\$000	652:202\$560
9.º	250:000\$000	222:522\$120	27:477\$880	600:000\$000	627:477\$880
10.º	250:000\$000	247:246\$800	2:753\$200	600:000\$000	602:753\$200
Total a empregar em estradas					7.140:150\$600

Art. 5.º Para se empregarem proficuamente as verbas prescritas no artigo anterior, fica o Governo autorizado a proceder, desde já, a uma nova classificação das estradas de 1.ª e 2.ª ordem, nomeando para êsse trabalho uma comissão composta de um engenheiro inspector ou de um engenheiro inspector geral de obras públicas, que servirá de presidente, dois engenheiros chefes e dois engenheiros subalternos do quadro de obras públicas, e dois condutores de obras públicas do quadro auxiliar de engenharia.

§ 1.º Esta comissão deve apresentar dentro de dois anos, contados da data em que fôr nomeada, o projecto de classificação a que proceder; e para que o trabalho se faça convenientemente, será êsse serviço considerado como comissão do quadro de obras públicas durante aquele período de tempo, com exclusão de qualquer outra que desempenhem, e da qual os mesmos engenheiros serão exonerados.

§ 2.º Na revisão da classificação das estradas de 1.ª e 2.ª ordem, a comissão deve ter em vista a sua importância relativamente à viação geral do país, os centros importantes que servirem, a ordem porque convêm executar os trabalhos, de maneira que sejam dotados de boas comunicações, o mais rapidamente possível, os centros industriais, agrícolas e mineiros que mais careçam de estar ligados com a rede geral de viação.

§ 3.º E encargo da mesma comissão propor a ordem de urgência na construção, tendo em vista os lanços que é necessário concluir, quer para ligação doutros já construídos, quer para mais rapidamente terminarem os trabalhos encetados.

§ 4.º A extensão total da rede a classificar deve ser quando muito igual à estabelecida no decreto de 21 de Fevereiro de 1889.

§ 5.º As chamadas estradas de serviço ficam substituídas por lanços ou ramais das estradas de 1.ª, 2.ª ou

3.^a ordem e fazem parte da rede nacional, distrital ou municipal, conforme a importância dos centros que ligarem com a rede ferro-viaria do país.

§ 6.^o Só mediante lei devidamente votada pelo parlamento é que poderá alterar-se a classificação das estradas de 1.^a e 2.^a ordem cujo plano geral deve ser submetido à sanção legislativa, após inquérito administrativo e parecer da comissão técnica a que se refere este artigo.

§ 7.^o Compete ao Governo regulamentar os trabalhos da comissão, a quem devem ser por ele dadas as convenientes instruções no diploma que a nomear.

Art. 6.^o Enquanto a comissão não apresentar os seus trabalhos e o congresso não deliberar a respeito deles, o Governo procederá apenas à conclusão dos lanços de estrada actualmente em construção ou daqueles que ligarem lanços já construídos e de que haja projectos aprovados.

Art. 7.^o Nenhum lanço de estrada poderá ser dotado anualmente com menos de 5:000\$000 réis, excepto quando se tratar de saldos de orçamentos aprovados.

Art. 8.^o Quando se iniciar a construção dum lanço de estrada, os trabalhos não podem ser suspensos, enquanto não estiver concluído.

Art. 9.^o Os lanços de estrada a construir devem ter ligação perfeita com lanços já construídos, ficando *ipso facto* absolutamente proibida a construção de lanços de estrada que não permitam a passagem fácil deles para as que já constituem a rede de viação do país, devendo concluir-se assim sucessivamente as estradas sem solução de continuidade que não seja a que possa dar-se na travessia dos rios ou correntes de água susceptíveis de nelles se estabelecerem barcas de passagem, enquanto se não construírem as devidas pontes.

Art. 10.^o O Governo fica autorizado a mandar abrir inquéritos por intermédio das autoridades administrativas para se fixar a rede da viação municipal do país, de maneira que não haja duplicação de estradas e, tanto

quanto possível, se aproveitem as do plano e traçado da viação geral do país.

Art. 11.^o Todas as extensões de estradas não compreendidas na classificação de que trata o artigo 6.^o ficam fazendo parte da rede das estradas municipais ou de 3.^a ordem.

Art. 12.^o O Governo proporá ao Congresso as providências necessárias para desenvolver e auxiliar a viação municipal do país, tendo em conta as providências constantes do Código Administrativo, o valor médio do imposto de viação municipal em cada concelho, a importância agrícola, industrial, mineira e comercial de cada um deles, fixando as regras determinantes do auxílio pecuniário com que o Estado concorrerá para a construção das estradas de 3.^a ordem, caminhos vicinais e outras.

§ único. Subsídio algum será concedido, embora dentro da verba orçamental votada para tal fim, sem figurar tabela de desenvolvimento da despesa do Ministério do Fomento.

Art. 13.^o A comissão de que trata o artigo 5.^o da presente lei, logo que ultime os trabalhos de classificação das estradas de 1.^a e 2.^a ordem, fica encarregada de inquirir sobre as necessidades da viação municipal, habilitando o Governo, num prazo doutros dois anos, com as informações necessárias para que elle possa cumprir o disposto no artigo antecedente.

Art. 14.^o O Governo fica encarregado de proceder às experiências necessárias para que se adoptem os processos mais económicos de conservação das estradas, tendo em vista as alterações que sobre ellas causam os modernos sistemas de locomoção automobilista, bem como a influência que sobre ellas podem ter as linhas férreas assentes em virtude das disposições do regulamento de 21 de Abril de 1906.

Art. 15.^o Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões, em 19 de Março de 1912.

O Deputado *António Maria da Silva*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR