

Senhores Deputados. — A vossa comissão de obras pública é de parecer que o projecto de lei enviado do Senado, deve merecer a vossa aprovação, eliminando a base 5.ª, visto ser tecnicamente absurda, por isso que na via larga os raios das curvas não podem baixar de 250 metros, e na via estreita não só a 75 metros, como se estabelece no projecto, mas até em alguns casos a 60 metros.

E, assim, o alargamento da via, obrigaria a uma directriz absolutamente diferente.

Sala das sessões da comissão de obras públicas, em 4 de julho de 1912.

Seria, pois, um leito completamente diverso.

A base 10.ª parece à vossa comissão dever dar-se-lhe a seguinte redacção:

«As tarifas e horários das linhas serão sempre submetidas à aprovação do Governo».

Na base 4.ª em vez de: «As inclinações poderão elevar-se a 30 milímetros por metro», escrever: «As inclinações poderão elevar-se a 30 milímetros por metro, compensadas nas curvas».

Jorge Nunes.
Ezequiel de Campos.
Alvaro Poppe.
Joaquim José Cerqueira da Rocha.

Senhores Deputados. — A vossa comissão de finanças, tendo examinado a proposta de lei n.º 196-A, nada tem que lhe opor nos limites da sua competência.

Sala da comissão de finanças, em 5 de julho de 1912.

Inocêncio Camacho Rodrigues.
Alvaro de Castro.
Aquiles Gonçalves.
Tito de Moraes.
Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.

ASSEMBLEIA DA REPUBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

196-A

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º Em um prazo não superior a sessenta dias, contados da promulgação desta lei, o Governo, pelo Ministério do Fomento, abrirá concurso público para a construção e exploração, nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, da linha férrea do Entroncamento por Tomar, Ferreira do Zézere à Certã.

Art. 2.º O programa do concurso e respectivo caderno de encargos serão elaborados pelo Governo em harmonia com as bases juntas.

Base 1.ª

O concurso terá por objecto a construção e exploração dum caminho de ferro que, partindo da estação do Entroncamento, na linha do norte, siga por Tomar e Ferreira do Zézere até a Certã.

Base 2.ª

O prazo do concurso não será inferior a noventa dias.

Base 3.ª

Os licitantes serão obrigados ao depósito prévio de 10:000\$000 réis. Este depósito será elevado a 20:000\$000 réis pelo licitante a quem fôr adjudicada a concessão, e

ser-lhe hão restituídos logo que nos trabalhos e construção haja sido por ele dispendida quantia equivalente ao triplo do depósito.

Base 4.ª

A linha será construída conforme os projectos elaborados pelo concessionário e aprovados pelo Governo, subordinados às condições seguintes:

O local para a estação da Certã será escolhido tendo em vista o eventual prolongamento da linha por Oleiros a entroncar na linha da Beira Baixa.

A via terá 1 metro de largura entre os carris.

Os raios de curvas poderão descer a 75 metros em plena via e a 60 metros nas estações.

As inclinações poderão elevar-se a 30 milímetros por metro.

O peso dos carris não será inferior a 23 quilogramas por metro.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo e será dos tipos mais aperfeiçoados.

Haverá carruagens de três classes.

Os combóios que levem passageiros terão freio contínuo e automático.

Base 5.ª

O programa do concurso e os cadernos de encargos

serão elaborados, tendo em vista, quanto possível, a futura transformação da via estreita em via larga.

Base 6.^a

São assegurados ao concessionário as vantagens concedidas nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de Julho de 1899.

Base 7.^a

A empresa concessionária terá apenas o direito de opção em relação ás linhas paralelas à que explora a distância de menos de 40 quilómetros ou que nela venham a entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Base 8.^a

A empresa concessionária ficará, para todos os efeitos, sujeita às leis do país e às condições gerais usualmente prescritas nos contractos de concessão de linhas férreas, nomeadamente no que respeita à fiscalização do Governo, a gratuidade do serviço postal, às reduções concedidas aos serviços públicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados nos alvarás de concessão.

Base 9.^a

Passados os primeiros sete anos depois de findar o período do regime privilegiado concedido pela base 5.^a da lei de 14 de Julho de 1899, o Governo terá a faculdade de resgatar as concessões.

Para determinar o preço da remissão toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido àquele em que a remissão deva effectuar-se e deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância duma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta anuidade, nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo.

Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Palácio do Congresso, Maio de 1912.

Base 10.^a

As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos à aprovação do Governo, serão sujeitos à informação da administração dos caminhos de ferro do Estado.

Base 11.^a

São proibidos os contratos particulares destinados a alteração de preços de tarifas sem autorização do Governo.

Base 12.^a

O concurso versará sobre o prazo da concessão com a base de licitação por noventa e nove anos, tomada por sua duração máxima.

Base 13.^a

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado.

Base 14.^a

As corporações administrativas interessadas na construção da linha serão solicitadas desde já a declarar no prazo máximo de sessenta dias a importância exacta dos auxílios e subsídios com que resolvem contribuir, nos termos da autorização conferida pelos n.ºs 4.º e 5.º da base 5.^a da lei de 14 de Julho de 1899, a fim de que esses esclarecimentos possam ser prestados aos concorrentes com sufficiente antecedência em relação à data do concurso.

Base 15.^a

O projecto da linha será apresentado à aprovação do Governo no prazo de dezoito meses a contar da data da portaria que aprovar o contrato da concessão.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses contados da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto e estar concluída no prazo de três anos.

Base 16.^a

O caderno de encargos da concessão será elaborado em harmonia com o que foi aprovado por portaria de 14 de Novembro de 1901, para servir de base à concessão do caminho de ferro de Mirandela a Bragança, no que não fôr de encontro às prescrições das presentes bases.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

A. Braamecamp Freire, Presidente.

António Bernardino Roque, 1.º Secretário.

Bernardo Paes de Almeida, 2.º Secretário.