

REPÚBLICA



PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 129

Senhores Deputados.—O desenvolvimento comercial e industrial da Figueira da Foz, que só no final do terceiro quartel do século XVIII teve foros de vila, sendo hoje uma formosa cidade de mais de 6:500 habitantes, foi-se acentuando, desde o século XVII, com o das construções marítimas; declinando, porém, desde há 20 anos, mercê do grande assoreamento que lhe vem obstruindo o pôrto e danificando a sua barra, bastante instável e insegura, mesmo para pequenos vapores de pesca que a demandem.

Embora, a tam precário estado, não tenha correspondido um abaixamento de rendimento aduaneiro, antes se elevando a média anual, no período de 1892-1903, de 119.000 escudos, números redondos, a 162.000 escudos no quinquênio 1906-1910, a diminuição do movimento marítimo e comercial por via marítima é manifesta. Assim, a média anual de 71 navios entrados no pôrto da Figueira que tinha passado, de 1692 a 1697, a 221 no período de 1794-1800, chegando a 440 no de 1875-1876 a 1879-1880, por 430 embarcações saídas, reduziu-se extraordinariamente em o decênio 1901-1910, não excedendo 292 o número de navios que movimentaram a sua barra, nele se compreendendo as 146 embarcações entradas.

O limitado movimento do pôrto que não ultrapassou 191:608 toneladas de 1901 a 1910, atesta a sua decadência de ano para ano.

A indústria piscatória, hoje a de principal rendimento, emprega ainda para cima de 2:000 pessoas e a pesca de bacalhau tende a desenvolver-se, registando-se um aumento de unidades na flotilha, sendo interessante referir que 50 por cento dos navios portugueses que a ela se entregam pertencem à barra da Figueira. E, no quinquênio 1907-1911, apesar de nele se compreender um ano de grande crise de peixe, pescaram êsses barcos 8.268:587 quilogramas, no valor de 826.858-escudos, que pagaram de imposto 99.223 escudos. A par, vem outra indústria importante, a do sal, cuja produção é em grande parte exportada para Espanha e Inglaterra, explorando se, ainda, além da cerâmica e das indústrias anexas à mina de carvão do Cabo Mondego, a de poleame e a da tanoaria, há anos bem mais importante, quando os vinhos da região e das Beiras eram exportados pela barra da Figueira para o Brasil e Alemanha, o que lhes permitia poder competir nesses mercados com outros de vária proveniência e inferiores aos nossos.

Mas, para que de novo se estabeleça a concorrência e as restantes indústrias se não percam, o que em parte sucederá em época não remota, forçoso se torna abrir o pôrto da Figueira à navegação regular de pequenos vapores de carga e outros navios de não grande arqueação e tonelagem.

Urge fixar a barra, obrigando as águas a seguir a di-

recção normal leste-oeste, melhorando o pôrto por meio de dragagens, de revestimento marginal do Mondego e da regularização e revestimento do lado esquerdo do pôrto e entrada da barra.

Impõe-se na Figueira a criação dum pôrto comercial com terraplenos, vias férreas, guindastes e armazéns, que não virá concorrer com os de Lisboa e Leixões, visto já ter comércio próprio, podendo ainda deslocar para Portugal mercadorias de proveniência espanhola que actualmente não afluem aos nossos portos.

O falecido e notável engenheiro Adolfo Loureiro assim o pensava e com a colaboração do distinto engenheiro Santos Viegas, apresentou um novo projecto, em 19 de Junho de 1911, dando a preferência às obras que indicámos e a várias modificações no traçado e processos de construção preconizados no primitivo projecto, superiormente aprovado, fundamentando-se nas actuais condições do pôrto.

Justificada a necessidade da criação do pôrto comercial na Figueira da Foz, resta à comissão de obras públicas analisar o projecto n.º 215-A cujo estudo lhe foi incumbido e com o qual concorda, em princípio; julgando, porém, que outra deverá ser a sua redacção. E porque assim o julga, de acôrdo com o seu autor, submete ao vosso esclarecido critério um outro, a fim de se obviar aos inconvenientes que a um simples exame aquele revela, dificultando o aparecimento de concorrentes. Dizem êles respeito ao prazo do concurso, muito reduzido; ao custo das obras que se computa em 400.000 escudos, em harmonia com o orçamento rectificativo; ao prazo da concessão e às novas receitas consignadas ao pagamento do empréstimo—o imposto de 1 por cento sobre o valor de todo o pescado tributado na área fiscal da Alfândega, ou que na mesma área venha a ser vendido e o imposto dum décimo de centavo por quilograma de bacalhau fresco, pescado por navios portugueses—, para se diminuir os encargos do Estado. De facto, quanto maior for aquele prazo e o produto das receitas a que nos referimos, menor será a anuidade e a verba a inscrever, anualmente, no Orçamento Geral do Estado.

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado:

1.º A adjudicar em hasta pública, precedendo concurso de 60 dias, a construção das obras do pôrto da Figueira da Foz, de forma a torná-lo facilmente acessível à navegação e apto para a sua função comercial.

2.º A conceder a indivíduo, empresa ou companhia, a quem for adjudicada a construção das obras, e por um período não superior a 40 anos, a exploração do mesmo pôrto.

3.º A garantir à mesma empresa, pelas receitas especiais do referido pôrto; o juro de 5 por cento sobre a quantia de 400.000 escudos em que se computam as

obras referidas no n.º 1, suprimindo o Govêrno, em verba a inscrever no Orçamento Geral do Estado, qualquer diferença que se dê nas mesmas receitas para o complemento daquele juro.

4.º A regular a forma da rescisão do contrato celebrado com a Companhia Figueirense de Reboques Marítimos e Fluviais, autorizado por decreto de 18 de Julho de 1876 e modificado pelo de 15 de Julho de 1905, visto estar reconhecido ser aquele contrato incompatível com o desenvolvimento comercial do mesmo pôrto.

5.º A decretar as providências necessárias para a cabal execução da presente lei em conformidade com as bases anexas, que dela ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º Não aparecendo concorrentes ao concurso que se abrir nos termos desta lei, é o Govêrno autorizado a proceder à construção, por empreitadas, das obras constantes do projecto definitivo, contraindo para tal fim um empréstimo até 400.000 escudos, a juro não superior a 5 1/2 por cento e amortização em prazo não excedente a 60 anos, com a faculdade de reembolso por antecipação; organizando para a exploração do pôrto as tarifas, taxas, tabelas e respectivos regulamentos concernentes à referida exploração, que o Govêrno pode fazer directamente ou por arrendamento.

Art. 3.º Fica a cargo da Comissão de Melhoramentos da Figueira da Foz, nomeada por portaria do Ministério do Fomento de 23 de Agosto de 1911, e independentemente de qualquer outra entidade, a fiscalização das obras e sua conservação, bem como a fiscalização da exploração do referido pôrto comercial e marítimo, na hipótese da adjudicação ou do arrendamento de que trata o artigo 2.º, devendo ser submetidas à sua apreciação as tarifas, taxas, tabelas e respectivos regulamentos respeitantes à mesma exploração.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Base 1.ª

1.ª As obras a executar constarão do projecto definitivo, devidamente aprovado e baseado nos projectos existentes no Ministério do Fomento para o melhoramento do pôrto e barra da Figueira da Foz, tendo em atenção o plano elaborado pelo engenheiro Adolfo Loureiro, com data de 19 de Junho de 1911, sendo a sua execução feita por empreitada geral.

2.ª O projecto definitivo será apresentado em concurso prévio, aberto pelo prazo de noventa dias no Ministério do Fomento e elaborado nos termos do programa que para tal fim fôr organizado pela Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, sendo concedido ao projecto classificado em primeiro lugar o prémio de 1.000 escudos e ao segundo o de 500 escudos, quantias que serão pagas pela empresa a quem fôr feita a adjudicação das obras e exploração do pôrto ou pelo Govêrno, caso não seja feita essa adjudicação, ficando em qualquer dos casos êsse projecto propriedade do Estado.

3.ª O Govêrno publicará o caderno de encargos e o

programa do concurso para a execução das obras, e a êsse concurso ninguém poderá ser admitido sem que tenha depositado na Caixa Geral de Depósitos títulos da dívida interna portuguesa no valor de 10.000 escudos pela cotação do mercado, os quais ficarão servindo de caução ao exacto cumprimento do contrato.

4.ª O prazo para a construção e completa execução das obras e montagem dos serviços do pôrto é de 4 anos, a contar da adjudicação.

5.ª O concurso versará sobre o menor número de anos, não excedendo a 40, que a empresa adjudicatária retenha o pôrto em exploração, e as vantagens das taxas de exploração.

Base 2.ª

1.ª São especialmente consignadas à exploração do pôrto as seguintes receitas:

a) Um quarto por cento *ad valorem* sobre a importação e exportação de todas as mercadorias entradas ou saídas pelo pôrto da Figueira da Foz, imposto que tem sido cobrado pela Companhia Figueirense de Reboques Marítimos e Fluviais, conforme a lei de 12 de Abril de 1876.

b) O imposto de 47 réis por tonelada de arqueação de todos os navios que entrem no pôrto, criado para os melhoramentos da barra por lei de 9 de Fevereiro de 1843.

O imposto de 1 por cento sobre o valor de todo o pescado tributado na área fiscal da alfândega, ou que na mesma área venha ser vendido e o de um décimo de centavo por quilo de bacalhau fresco pescado por navios portugueses.

d) As taxas da exploração do pôrto durante todo o tempo da concessão, compreendendo as da doca, cais acostáveis, guindastes e de quaisquer obras que a empresa concessionária execute em virtude da presente lei; o serviço de reboques de navios entrados ou saídos do pôrto e os do rio, deduzindo-se da receita de todas estas taxas 50 por cento para as respectivas despesas.

2.ª Se o produto da receita total da exploração do pôrto exceder, depois de deduzidos aqueles 50 por cento, a quantia de 23.500 escudos que se estabelece para garantia de juro e amortização da importância das obras a executar, será o excesso dividido, metade para o Govêrno e metade para o concessionário.

Base 3.ª

A empresa concessionária obriga-se à perfeita conservação de todas as obras que executar no pôrto e barra, e à permanência dos fundos de dragagens que forem estabelecidos no projecto definitivo, mediante o pagamento feito pelo Govêrno, de 10 centavos por cada metro cúbico de dragagem até a importância máxima de 7.000 escudos anuais, embora a empresa maiores dragagens tenha a fazer por virtude da obrigação imposta por esta base, sendo a importância que se liquidar paga pela verba anualmente inscrita no orçamento do Ministério do Fomento para a conservação das obras da 2.ª secção do Mondego.

João Palma.

Jorge Nunes.

Ezequiel de Campos.

Carvalho Araújo.

Joaquim José Cerqueira da Rocha.

Álvaro Pope.

Senhores Deputados.—Foi presente à vossa comissão de finanças o projecto de lei n.º 215-A do Sr. Deputado J. J. Cerqueira da Rocha, autorizando o Govêrno a adju-

dicar, em bases determinadas, a construção de certas obras no pôrto e barra da Figueira da Foz.

A vossa comissão de obras públicas, examinando êste

projecto, concordou com o seu espirito e propôs-lhe uma nova redacção que esta comissão de finanças também preferê. O relatório que acompanha o projecto n.º 215-A, bem como o parecer da comissão de obras públicas desta Câmara, justificam largamente a razão de ser d'êste projecto e mostram como pela sua aprovação e execução será consideravelmente beneficiada a economia não só da Figueira da Foz como a de toda a região central do país.

Por outro lado reconhece também a vossa comissão de finanças que o pôrto da Figueira da Foz não pode vir a prejudicar o de Leixões ou o de Lisboa, porque as mercadorias que a êle concorram são as do centro do país, as quais, por serem provenientes de regiões relativamente muito afastadas daqueles dois grandes portos, não se acham em boas condições de a êles poderem concorrer. Também é digno de notar-se que os interesses das linhas dos caminhos de ferro do Estado não podem ser affectados pelo pôrto da Figueira da Foz, visto que as linhas do Minho e as do Sul e Sueste não pertencem à região central do país e as do Douro nada podem sofrer, porque sendo a distância entre Salamanca e a Figueira 399 quilómetros, isto é, mais 61 quilómetros do que a distância de Salamanca ao Pôrto — 338 quilómetros, não pode haver receio de que da região espanhola servida por Barca de Alva derivem mercadorias para o pôrto da Figueira.

*
* *

Quanto ao modo de levar a efeito as obras de que êste projecto se ocupa, prevêm-se nele duas hipóteses: numa

o Estado concede a exploração do pôrto por um espaço não superior a 40 anos ao indivíduo, empresa ou companhia que tenha realizado as obras projectadas, e neste caso o Estado garante-lhe o juro de 5 por cento sobre a quantia de 400.000 escudos; na outra hipótese, supondo que não há concorrentes à construção das obras do pôrto, o Estado fá-las por sua conta, para o que fica autorizado a contrair um empréstimo até 400.000 escudos, amortizável num prazo não excedente a 60 anos, com encargos anuais (juro e amortização) não excedentes a 23.500 escudos, correspondentes à taxa de 5 e meio por cento, e depois de feitas as obras, ou explora o pôrto por sua conta ou arrenda a exploração do referido pôrto em condições a fixar.

No primeiro caso, o encargo a garantir eleva-se a 20.000 escudos; e no segundo a 23.500 escudos; para que tais encargos não venham agravar o desequilíbrio orçamental, muito embora destinados a uma obra de manifesto interesse, incluem-se no projecto as disposições estipulando e criando as receitas necessárias para a sua realização. Por outro lado, o Estado deixa de ter de atender às obras de conservação, reparação dos paredões da margem do Mondego, bem como haverá uma economia no serviço das dragagens, visto que o Estado apenas se obriga a uma despesa máxima de 7.000 escudos, nos termos da Base 3.ª, quando, em regra, gasta quantia superior ao dôbro daquela verba.

Por todas estas razões entendemos que merece a vossa aprovação o projecto de lei n.º 215-A, com as emendas que lhe introduziu a vossa comissão de obras públicas.

Sala das sessões da comissão de finanças, 4 de Abril de 1913.

José Barbosa.
Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.
Tomé de Barros Queiroz.
Francisco de Sales Ramos da Costa.
Joaquim José de Oliveira.
António Maria Malva do Vale
Inocência Camacho Rodrigues, relator.

Projecto de lei n.º 215-A

Senhores.—O projecto que tenho a honra de vos apresentar é de ordem a desenvolver consideravelmente a riqueza da parte central do país e a aumentar em muito as receitas do Estado.

Um simples golpe de vista lançado sobre um mapa da região claramente nos mostrará o importante número de distritos que tem a barra da Figueira da Foz como única saída para o mar, e que, sem um fácil trânsito por esta barra, não podem utilizar o transporte marítimo (o mais barato), exportando com vantagem os seus produtos agrícolas e minerais.

As ricas minas de ferro de Luso não poderão entrar em actividade sem que a barra da Figueira lhes dê saída ao seu minério.

O pôrto da Figueira está quasi obstruído; as casas estrangeiras já para lá não querem fretar os seus navios, e a pesca do bacalhau, apresentada por todos os financeiros como uma das indústrias que mais pode concorrer para a regeneração das finanças do país, está em risco de ver desarmar 50 por cento dos seus navios, porque é d'êste pôrto que sai metade da nossa flotilha de pesca, e porque esta indústria não pode suportar as grandes despesas com as avarias que os seus navios experimentam à passagem do pôrto, e com as descargas que sempre se tem de efectuar fora da barra para que possam entrar.

Esta indústria, na Figueira, emprega para cima de 1:400 pessoas, que ficarão sem trabalho se se desprezar o pôrto.

Esplendidamente servido por três linhas férreas, duas ao longo da costa e uma de penetração para Espanha, é a barra da Figueira da Foz a única que pode servir a parte central d'êste país.

De facto, de toda a costa espanhola do Atlântico chegam pedidos de tabelas de preços de transportes sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta com o fim de se fazerem seguir, pela Figueira da Foz, muitas mercadorias para a fronteira e centro do país vizinho.

Infelizmente, o estado a que a má administração e incuria dos governantes tem deixado chegar êste pôrto é tam deplorável, que se tem perdido e continuará perdendo, enquanto se não desobstruir o pôrto, a considerável receita resultante de tam grande trânsito de mercadorias.

Para o estrangeiro realizar-se hiam os seguintes importantes tráfegos:

Para Espanha, carvão, bacalhau, petróleo, ferro, sulfatos, enxofre, farinhas, algodão, aduelas, fosfatos e superfosfatos de procedências francesas para adubação da agricultura na provincia de Salamanca, arroz, amendoim e feijão de Valência; também para Salamanca, trigos e fa-

rinha de Salamanca para Valência, Barcelona, etc., pelas da mesma procedência, para França e Inglaterra, quartzo de Viseu e Mangualde para Barcelona, minérios (volfrâmio) de Parada de Gonta, Viséu, Mangualde, Celorico, Guarda, Sabugal, Vilar Formoso, e.c.; para França, e minério de ferro de Luso e Pampilhosa para Inglaterra, madeiras para Málaga, Huelva, Inglaterra, etc., e outros tráfegos que se criariam e desenvolveriam.

O quadro junto dará uma idea de quanto o incremento do pôrto da Figueira da Foz aumentaria feitas as referidas obras.

Pelo que nos diz directamente respeito, não sómente se tornaria viável a exportação de frutas e outros productos agrícolas das Beiras, entrariam em actividade as minas a que me referi, fariamos a exportação de telha e tejolo das fábricas da Figueira e de Pampilhosa para o Algarve, Madeira e Brasil, importariamos os fosfatos e superfosfatos de procedências francesas para a adubação da agricultura da Beira Alta, mas também fariamos entrar em actividade as indústrias de Coimbra, Tomar, Covilhã, Soure, Pampilhosa e Marinha Grande, porque, sendo muito mais curto o trajecto da Figueira a qualquer destas localidades, muito mais barato teriam o carvão e muito maiores facilidades para a saída dos seus productos.

Sem entrar em mais considerações, pois que a breve exposição que fiz claramente mostra que não deve haver o receio de que as receitas do pôrto não cubram os encargos das despesas com as obras a efectuar, ainda farei notar, como se verá pelo projecto, que as receitas existentes já bastam e que, passado um ano de começadas as obras, muito maiores serão as receitas em virtude das dragagens effectuadas durante êste período.

Julgo-me, portanto, autorizado a esperar que a Câmara se digne aprovar o seguinte

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a adjudicar em hasta pública, precedendo concurso de sessenta dias, a construção das obras para o melhoramento do pôrto e barra da Figueira da Foz, que fazem parte de três projectos superiormente aprovados e são:

1.º O do revestimento e encanamento do Mondego, entre a Figueira e o canal de Ladroeira, 1.ª secção do Mondego.

2.º O melhoramento do pôrto e barra da Figueira, em harmonia com o do encanamento do rio Mondego mencionado.

3.º O da criação dum pôrto comercial, com terraplenos, vias férreas e armazéns na doca da Figueira e para a exploração comercial do pôrto, segundo um ante-projecto do engenheiro Viegas, considerando-se dêsses projectos:

- a) Dragagens no pôrto e doca;
- b) Corte da rocha;
- c) Revestimento marginal do Mondego;
- d) Regularização e revestimento do lado esquerdo do pôrto e entrada da barra;
- e) Estabelecimento do pôrto comercial da Figueira;
- f) Armazéns cobertos e acessórios, nos termos e em conformidade com as seguintes bases:

1.ª As obras serão feitas por empreitada geral, segundo o projecto definitivo que merecer a aprovação do Govêrno, tendo-se em atenção o plano elaborado pelo engenheiro Adolfo Loureiro, com data de 19 de Junho de 1911. O projecto definitivo servirá de base ao respectivo concurso.

2.ª O projecto definitivo será apresentado em concurso prévio, aberto pelo prazo de noventa dias no Ministério do Fomento, tendo em atenção o supradito plano a que se refere a base 1.ª dêste projecto.

3.ª O projecto das obras de que trata a base antece-

dente será elaborado nos termos do programa de concurso que para tal fim fôr organizado pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, sendo concedido ao projecto classificado em primeiro lugar o prémio de réis 1:000\$000 e ao segundo o de 500\$000 réis, quantias que serão pagas pela empresa a que fôr feita a adjudicação das obras e exploração do pôrto, ou pelo Govêrno, caso não seja feita essa adjudicação, ficando em qualquer dos casos sendo êsses projectos propriedade do Govêrno.

4.ª O Govêrno publicará o caderno de encargos e o programa do concurso para a execução das obras, ao qual ninguém poderá ser admitido sem que tenha depositado na Caixa Geral de Depósitos titulos da dívida portuguesa interna no valor de 10:000\$000 réis pela cotação do mercado, os quais ficarão servindo de caução ao exacto cumprimento do contrato.

5.ª O prazo para construção e completa execução das obras e montagem dos serviços é de quatro anos a contar da adjudicação.

6.ª O concurso versará sôbre o preço das obras, não podendo ser superior a 380:000\$000 réis.

7.ª O pagamento das obras será feito em vinte prestações anuais a contar da sua conclusão, sendo cada uma de quantia correspondente à vigésima parte do preço total da arrematação.

8.ª O pagamento dessas prestações e do juro de 5 por cento das prestações em dívida será inscrito anualmente no Orçamento Geral do Estado.

9.ª São especialmente consignadas a êste pagamento as seguintes verbas:

a) $\frac{1}{4}$ por cento *ad valorem* sôbre a importação e a exportação de todas as mercadorias entradas ou saídas pelo pôrto da Figueira da Foz, imposto que tem sido cobrado pela Companhia Figueirense de Reboques Marítimos e Fluviaes, conforme a lei de 12 de Abril de 1876;

b) O imposto de 47 réis por tonelada de arqueação de todos os navios que entrem no pôrto, criado para os melhoramentos da barra por lei de 9 de Fevereiro de 1843;

c) O produto total da exploração do pôrto, durante vinte anos, da doca, cais acostáveis e de quaisquer obras que a empresa execute em virtude da presente lei, compreendido o serviço de reboques de navios entrados ou saídos do pôrto e os do rio, deduzindo-se dêsse total 50 por cento para as respectivas despesas.

10.ª Se o produto das verbas a que se refere a base 9.ª não atingir a importância da anuidade que vier a estabelecer-se de conformidade com a mesma base, obriga-se o Govêrno pela diferença que possa haver e, quando exceda, pertencerá $\frac{1}{3}$ à empresa e $\frac{2}{3}$ ao Govêrno.

11.ª A empresa obriga-se à perfeita conservação de todas as obras do pôrto, compreendendo as que se acharem executadas ao tempo do contrato, e à permanência dos fundos de dragagens estabelecidos no projecto definitivo, mediante o pagamento, feito pelo Govêrno, de 100 réis por cada metro cúbico de dragagem até a importância máxima de 7:500\$000 réis anuais, embora a empresa maiores dragagens tenha que fazer por virtude da obrigação imposta por esta base, sendo a importância que se liquidar paga pela verba anualmente inscrita no orçamento do Ministério do Fomento para a conservação das obras da 2.ª secção do Mondego.

Art. 2.º Não aparecendo concorrentes ao concurso que se abrir, nos termos desta lei, é autorizado o Govêrno a proceder à construção das obras constantes do projecto definitivo, contraindo para tal fim um empréstimo a que servirão de base as verbas consignadas por esta mesma lei para realização das obras por empreitada, organizando para a exploração do mesmo pôrto as tarifas, taxas, tabelas e respectivos regulamentos concernentes à referida exploração.

Art. 3.º Fica a cargo da Comissão de Melhoramentos

da Figueira da Foz, nomeada por portaria do Ministério do Fomento de 22 de Agosto de 1911, a fiscalização das obras e da exploração do pôrto comercial e marítimo, quando feita a adjudicação.

Art. 4.º O Governo regulará a forma de rescindir o contrato celebrado com a Companhia Figueirense de Re-

boques Marítimos e Fluviaes, autorizado pelo decreto de 18 de Julho de 1876 e modificado pelo de 15 de Julho de 1905, visto reconhecer-se ser aquele contrato incompatível com o desenvolvimento comercial do pôrto da Figueira da Foz.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

Minas em exploração na região da Beira Alta

Relação das minas	Natureza do minério	Principais destinos	Exploradores	Observações
Loredo-Luso	Ferro	Inglaterra . .	Francisco Gavidia y Abiega Bilbao.	Minas importantíssimas (a)
Parada de Gonta (Viseu) . .	Urânio.	França	Burnay & C.ª de Lisboa	Minas importantes (b)
Viseu e Mangualde	Quartzo	Barcelona . . .	António Rodrigues	Importantes (c)
Celorico	Volfrâmio . . .	França	Bensaúde La Plaine	Importante (d)
Guarda	»	»	Bensaúde La Plaine	Importante.
Sabugal	»	»	Diferentes	Importante.
Vilar Formoso	»	»	Diferentes	Importante.

- (a) A Companhia da Beira Alta tem em suspenso um projecto de contrato para transporte de 150.000 toneladas de Luso e Pampilhosa para a Figueira.
 (b) Estão sendo feitas expedições por vagões completos pela via de Vilar Formoso, de 60 toneladas por mês aproximadamente
 (c) Deseja expedir 250 toneladas por mês.
 (d) Estão sendo feitas expedições por vagões completos pela via Vilar Formoso, de 80 toneladas por mês.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em Maio de 1912.

O Deputado pelo circulo n.º 25, *Joaquim José Cerqueira da Rocha.*

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR