

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 181

Senhores Deputados.—A vossa comissão de administração pública, examinando o projecto do illustre Deputado Pimenta de Aguiar, relativo a um empréstimo que a Câmara Municipal de Loulé pretende contrair para a construção dum ramal de caminho de ferro, é de parecer que, de conformidade com a doutrina já estabelecida em pareceres idênticos, este projecto não carece, na sua parte administrativa, da sanção parlamentar, visto que é matéria

regulada pelo artigo 191.º do Código Administrativo. Contudo, independentemente da parte financeira e técnica, a comissão não duvidaria dar um parecer favorável se dele o projecto carecesse para a aprovação desta Câmara, por se tratar dum melhoramento de alto alcance para uma região riquíssima e pouco favorecida pelo progresso, e do qual não provêm encargo de monta para aquele município.

Sala da comissão de administração pública, em 27 de Abril de 1914.

António Fonseca, com declarações.

Luís Filipe da Mata.

Francisco José Pereira.

Matos Cid.

Queiroz Vaz Guedes.

José Dias da Silva.

Senhores Deputados.—O presente projecto de lei é, na sua forma, próximamente idêntico ao apresentado na sessão legislativa de 1911 pelo illustre Deputado António Afonso Garcia da Costa, concedendo à Câmara Municipal de Reguengos autorização para fazer um empréstimo destinado à construção do caminho de ferro Évora-Reguengos, projecto que em 27 de Janeiro de 1912 foi convertido em lei.

Este caminho de ferro, felizmente, não ficou só no papel, estando já hoje muito adiantada a sua construção e sendo de

presumir até que, no princípio do próximo ano, possa ser aberto à exploração.

E, sendo certo que o presente projecto de lei tem em vista, com a construção da linha férrea Loulé-São Brás de Alportel, servir uma região das mais importantes do país, quer pela sua população, quer pela sua produção, e sem dúvida a melhor da provincia do Algarve, a vossa comissão de obras públicas é de parecer que elle deve, o mais rapidamente possível, ser convertido em lei, a fim de que a construção da linha se possa iniciar brevemente.

Sala das sessões da comissão, em 2 de Maio de 1914.

Francisco de Sales Ramos da Costa.

Jorge Nunes.

Carvalho Araújo.

Júlio Martins.

Álvaro Poppe.

Senhores Deputados.—A vossa comissão de finanças foi enviado o projecto de lei n.º 134-E, da iniciativa do ilustre Deputado Sr. Albino Pimenta de Aguiar, que trata da construção do ramal do caminho de ferro da estação de Loulé a S. Brás de Alportel.

A Câmara Municipal de Loulé responsabiliza-se pelo integral pagamento da prestação do empréstimo que pretende fazer para a construção do ramal quando a receita dêste não chegue para a competente anuidade, do que resulta haver suficiente garantia para ser viável a realização do empréstimo, que é destinado à realização

dum melhoramento de grande valor para uma das regiões mais importantes do Algarve.

Entende, pois, esta comissão que o projecto merece a vossa aprovação, sendo, contudo, modificada a redacção do artigo 3.º, que ficará assim redigido:

Logo que o ramal entre em exploração, da receita bruta nele realizada, incluindo impostos, será entregue semestralmente, no estabelecimento com o qual tiver sido contratado o empréstimo, a quantia precisa para o pagamento dos juros e respectiva anuidade.

Sala das sessões da comissão de finanças, em 28 de Maio de 1914.

Tomé de Barros Queiroz.

Luís Filipe da Mata.

Vitorino Guimarães.

José Dias Alves Pimenta.

Joaquim Portilheiro.

Joaquim José de Oliveira.

Philemon Duarte de Almeida.

Francisco de Sales Ramos da Costa.

Projecto de lei n.º 134-E

Senhores Deputados.—Foi a vila de Loulé o maior centro comercial de toda a provincia do Algarve, por estar situada no centro da região mais importante daquela provincia.

A falta de communicações tem feito que tam importante concelho se não tenha desenvolvido como era de esperar. O caminho de ferro passa a cinco quilómetros da vila de Loulé, de modo que grande parte da população do concelho tem mais facilidade em ir a Faro pela via ordinária do que à sede do concelho.

De há muito é a maior aspiração de Loulé a construção dum ramal que passe junto da importante vila, certa de que tal melhoramento seria o início de maior desenvolvimento e das prosperidades a que tem direito.

Esse ramal, prolongando-se até S. Brás de Alportel, seria dum seguro rendimento, visto que iria servir uma grande região,

a todos os pontos importantissima, cheia de riquezas naturais e com uma enorme população.

E tam convencido do que se afirma está aquele laboriosissimo povo, que não tem dúvida em ficar com a responsabilidade dos encargos dum empréstimo destinado à construção do ramal.

Os productos da enorme região que é o concelho de Loulé são exportados, na sua quasi totalidade, pela barra de Faro, sendo transportados para esta cidade em carros que no retôrno trazem matérias primas para várias applicações, farinhas, cereais e outros muitos artigos para consumo da população do concelho, que se eleva a 45:000 habitantes.

O mesmo succede com o recentemente criado concelho de S. Brás de Alportel, que tem um movimento de importação e exportação de mais de 20:000 toneladas, incluindo 9:000 de cortiça, que constitui

matéria prima duma indústria que tem tido um desenvolvimento extraordinário e que é natural, com a construção do ramal, muito mais se desenvolva. E tendo o concelho de Loulé uma população três ou quatro vezes maior, não será demais supor que o movimento da importação e exportação seja o duplo do de S. Brás, isto é, mais de 40:000 toneladas. Talvez este número esteja ainda muito longe da verdade, porquanto só de frutos (figos, alfarobas e amêndoas) não são transportadas para Faro menos de 10:000 toneladas.

O trânsito nas estradas de S. Brás de Alportel a Faro e Loulé e de Loulé a Faro dão idea do movimento que deverá ter o ramal.

Segundo o registo de trânsito mandado fazer pelo Ministério do Fomento em 1911, notou-se em S. João da Venda, situado a meio do percurso de Loulé a Faro, um trânsito médio diário de 235,6 carros de carga, 20 de passageiros e de 180 cavalgadas.

Na estrada de S. Brás a Faro verificou-se um trânsito de 58,4 carros de carga, 7,5 passageiros e 115 cavalgadas.

Na estrada de Loulé a S. Brás, o trânsito verificado foi de 91,4 carros de carga, 6,3 passageiros e 215 cavalgadas.

Foi, portanto, verificado nas três estradas um trânsito médio diário de 385,4 carros de carga, 33,8 de passageiros e 510 cavalgadas.

Se calcularmos que cada carro transporta—o que é pouco—50 arrobas, ou sejam 750 quilogramas, temos um movimento anual de 105:00 toneladas.

Não se entra em linha de conta com as mercadorias transportadas em cavalgadas nem com o movimento da estrada entre Loulé e a sua actual estação de caminho de ferro, que é importante; segundo a estatística dos caminhos de ferro, em 1912 o movimento é de 9:5000 toneladas.

É muito difícil prever o número de passageiros que virá a ter o ramal, mas só na actual estação de Loulé, e segundo a citada estatística, há um movimento de 37:524 passageiros.

O movimento de passageiros, entre S. Brás, Loulé e Faro, faz-se actualmente em deligências, carros de carga e em cavalgadas.

Natural é que, com a facilidade de transporte em caminho de ferro, o movimento

de passageiros vá a algumas centenas de milhares.

Pelo exposto se vê que, para os cálculos do rendimento da exploração do ramal, podemos entrar apenas com um movimento de 50:000 toneladas de mercadorias e 100:000 passageiros, números estes muito inferiores aos que realmente serão.

O transporte entre Faro, Loulé e S. Brás custa actualmente um mínimo de \$66 por tonelada; construído o ramal poderia fazer-se por \$40, ou seja pouco mais de metade.

Sendo o ramal de 17 quilómetros e o custo da exploração 600\$ por quilómetro, ficaria a exploração por 10.200\$.

Assim, o rendimento da exploração, supondo apenas um movimento de 50:000 toneladas de mercadorias e de 100:000 passageiros, seria:

50:000 toneladas a \$40.....	20.000\$
100:000 passageiros a \$10 ...	10.000\$
Total.....	30.000\$
Despesas de exploração (números redondos).....	10.000\$
Líquido.....	20.000\$

E tendo assim, muito por baixo calculado, um rendimento líquido superior ao que seria necessário para os encargos do empréstimo que se pretende realizar de 250 contos para a construção do ramal.

Nestas condições é muito confiadamente que submeto à vossa apreciação o seguinte

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É autorizada a Câmara Municipal de Loulé, a contrair um empréstimo até a quantia de 250 contos, para ser aplicado à construção de um ramal de caminho de ferro de via larga que, passando junto da vila de Loulé, se prolongue até S. Brás de Alportel.

Art. 2.º O empréstimo ao juro máximo de 5 ³/₄ por cento, amortizável num prazo não excedente a quarenta anos, com faculdade de antecipação de amortização, será efectuado de preferência, na Caixa Geral de Depósitos, e o seu produto pôsto à ordem da administração dos Caminhos de Ferro do Estado que logo procederá à construção do ramal que por ela será

explorado e ficará fazendo parte, para todos os efeitos, das linhas do Sul e Sueste.

§ único. Durante a construção serão sucessivamente levantadas as quantias necessárias para a mesma, sendo os respectivos juros liquidados e pagos à conta do empréstimo.

Art. 3.º Logo que o ramal entre em exploração, a receita bruta total do mesmo, incluindo impostos, será entregue semestralmente no estabelecimento com o qual tiver sido contratado o empréstimo, para pagamento de juros e amortização, até a importância da respectiva anuidade.

§ 1.º Serão consignadas aos encargos do empréstimo as receitas produzidas pelo aumento do tráfego na linha entre Loulé e Faro que resultarem da exploração do ramal.

§ 2.º Quando as receitas excederem o necessário para pagar a anuidade, o excesso constituirá disponibilidade da administração dos Caminhos de Ferro do Estado que terá a faculdade de aplicar à antecipação da amortização.

Art. 4.º As taxas estabelecidas para o transporte de passageiros e mercadorias entre Faro e S. Brás de Alportel, durante o tempo da amortização, poderão ser superiores às das tarifas gerais das linhas do Estado e fixadas por forma que,

sem prejuízo do desenvolvimento do tráfego, tornem a exploração o mais rendosa possível.

Art. 5.º No caso das receitas fixadas no artigo 3.º serem inferiores à anuidade do empréstimo, a Câmara Municipal de Loulé entrará com a quantia necessária para a perfazer, consignando para esse fim as disponibilidades das suas receitas, o produto de impostos especiais e o do aumento da percentagem adicional às contribuições do Estado.

Art. 6.º A Câmara Municipal de Loulé, de acôrdo com a Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, dividirá com esta as responsabilidades do empréstimo, sendo a parte dos encargos que competir a cada uma das câmaras fixada no contrato do empréstimo.

§ único. No caso de se dar o acôrdo, o artigo 5.º é também aplicável à Câmara Municipal de S. Brás de Alportel.

Art. 7.º Não chegando as duas câmaras a acôrdo na parte das responsabilidades que a cada uma deve competir, poderá a Câmara Municipal de Loulé responsabilizar-se pela construção do ramal até S. Brás de Alportel ou só até a vila de Loulé.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 23 de Abril de 1914.

O Deputado, *Albino Pimenta de Aguiar*.