REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 573

Senhores Deputados.—À vossa comissão de caminhos de ferro foi presente a proposta de lei n.º 525-K, da iniciativa do Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, apresentada em 20 de Maio de 1916, e que tem por fim autorizar o Govêrno a modificar o contrato com a Companhia concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

A esta mesma comissão baixaram duas representações da Companhia concessionária daquele Caminho de Ferro, uma datada de 14 de Janeiro de 1916 e a outra de 15 de Dezembro do mesmo ano.

Tanto a proposta ministerial como as representações da Companhia visam a revisão do contrato, na parte relativa à garantia de juro, pedindo também a Companhia, na sua última representação, além da revisão por uma fórmula diversa, concessões de carácter temporário que vigorariam até fins de 1918.

Tem, pois, esta comissão de se pronunciar sôbre estes dois assuntos diferentes, um de carácter permanente, o relativo à revisão do contrato que regula a exploração da linha, outro de carácter temporário, referente à forma de resolver as dificuldades anormais provenientes da crise geral originada pela conflagração europeia.

Sôbre a revisão do contrato vamos, pois, analisar as novas bases indicadas, quer na proposta ministerial, quer nas representações da Companhia, comparando-as nas suas diferentes fórmulas, em que a receita quilométrica do tráfego é representada por R e as despesas de exploração por D.

Na proposta ministerial toma-se como nova base para a exploração o seguinte grupo de fórmulas:

a) Para $R \leq 2.200\$$

$$D = 0{,}60\ R$$

com o mínimo de 650$ para a despesa;

b) Para $R > 2.200\$$

$$D = 0{,}50\ R$$

Não podendo as despesas ser inferiores às calculadas pela fórmula da alínea *a*) para a receita de 2.200$.

A Companhia, na sua primeira representação, propõe por seu lado a substituição das fórmulas do contrato pelas seguintes, nas quais se adiciona à despesa um termo fixo, independente do acréscimo do tráfego:

a) Para $R \leq 1.700\$$

$$D = 160\$ + 0{,}55\ R$$

com o mínimo de 650$ para a despesa;

b) Para $1.700\$ < R < 2.400\$$

$$D = 360\$ + 0{,}45\ R$$

c) Para $R > 2.400\$$

$$D = 260\$ + 0{,}45\ R$$

Por último, na mais recente representação, já a Companhia não se contenta com o que primeiramente pediu e propõe o seguinte grupo de fórmulas:

a) Para $R \leq 2.000\$$

$$D = 0{,}65\ R$$

com o mínimo de 650$ e acrescentando-se 80$ à despesa quilométrica assim calcu-

lada, durante doze anos, para encargos complementares de estabelecimento;

b) Para $D > 2.000\$$

$$D = 0{,}60\ R$$

Segundo o contrato de 5 de Fevereiro de 1907, que regula a exploração do Caminho de Ferro do Vale de Vouga, o Govêrno garante à emprêsa concessionária o complemento do rendimento líquido anual até 5 por cento do capital de 20 contos por quilométro construído, sendo, porêm, o desembôlso efectivo do Estado limitado a 600$ por quilómetro.

Para determinar o cálculo desta garantia, o mesmo contrato parte das seguintes fórmulas basilares:

a) Até $R = 1.700\$$

$$D = 0{,}5\ R$$

com o limite mínimo de 650$ para D e máximo de garantia igual a 600$;

b) Para $1.700\$ < R < 2.200\$$

$$D = 100\$ + 0{,}5\ R;$$

c) Para $2.200\$ < R < 3.000\$$

$$D = 0{,}5\ R;$$

d) Para $R > 3.000\$$

$$D = 0{,}45\ R.$$

Esta maneira usual de calcular a garantia de juro, para evitar a difícil e efectiva fiscalização sôbre as despesas, trouxe, na fórmula adoptada na exploração dêste caminho de ferro, anomalias provenientes do coeficiente de exploração real ser superior a 0,50, donde resulta que a receita líquida garantida de 1.000$, desce quando a receita cresce, dentro de certos limites, o que leva a Companhia a suprimir tarifas especiais, reduzir horários, etc., isto é, a comprimir o natural desenvolvimento do tráfego, exercendo assim uma função absolutamente contrária aos interêsses do público e do Estado, para evitar a sua ruína.

As estatísticas de exploração publicadas pelo Ministério do Fomento e referentes aos três últimos anos antes da guerra, dão-nos as seguintes médias do coeficiente de exploração para as linhas de via reduzida, no triénio de 1911 a 1913:

Linhas exploradas pelo Estado $c = 1{,}16$
Linhas exploradas por companhias . . . . . $c = 0{,}68$

Nas primeiras estão incluídas as linhas de:

Vale do Corgo;
Vale do Tâmega;
Pocinho a Miranda.

E nas segundas as linhas de:

Pôrto à Póvoa e Famalicão;
Bougado a Guimarães;
Santa Comba-Dão a Viseu;
Mirandela a Bragança;
Foz Tua a Mirandela;
Vale do Vouga.

Não incluindo a linha do Vale do Vouga o coeficiente de exploração médio das outras linhas exploradas por companhias neste triénio éde 0,60, e é também para notar que o coeficiente médio de exploração das linhas de via reduzida, exploradas por companhias, nos anos seguintes ao contrato do Vale do Vouga, foram os seguintes, não incluindo êste caminho de ferro:

Em 1908 . . . . . $c = 0{,}62$
Em 1909 . . . . . $c = 0{,}60$
Em 1910 . . . . . $c = 0{,}64$
Em 1911 . . . . . $c = 0{,}62$
Em 1912 . . . . . $c = 0{,}61$
Em 1913 . . . . . $c = 0{,}60$

o que dá uma média de: $c = 0{,}62$.

Estes números estatísticos confirmam as considerações feitas no relatório da proposta do Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, que justificam a necessidade de corrigir as fórmulas orgânicas da exploração.

Esta é aliás a única solução campatível com a sã doutrina exposta no mesmo relatório, para solucionar a grave crise que atravessa êste caminho de ferro.

Com efeito a função do Estado não é a de cavar a ruína das Companhias, quando os contratos lhe não permitem usar de direitos para o resgate das concessões respectivas.

Ora o Estado só tem direito a resgate no prazo estabelecido na condição 39.ª e a Companhia não se encontra em nenhuma das situações especificadas na condição 48.ª e em virtude das quais a concessão caducaria.

É certo que a Companhia do Caminho de Ferro do Vale do Vouga não tem sabido angariar as boas disposições do público e do Estado, não procurando satis-

fazer as aspirações daquele e, mantendo com êste, por vezes, uma atitude irritante. A estes nervosismos por parte duma Companhia que se vê em dificuldades financeiras, ainda que provinientes em parte da sua má administração, não deve corresponder, porêm, uma atitude radical por parte do Govêrno, logo nos primeiros anos da exploração, e antes êste deve procurar, dentro do que fôr justo e correcto, proporcionar à Companhia a ocasião de se levantar, para melhor servir o público e cabalmente desempenhar a sua missão de fomento.

Êste procedimento dá também plena fôrça ao Govêrno para ulteriormente proceder com energia e decisão se a Companhia não souber corresponder àquela atitude.

Do que fica exposto e considerando criteriosamente as diversas propostas, no que é relativo à revisão do contrato, entende a vossa comissão de caminhos de ferro que devem ser aprovadas as fórmulas propostas pelo Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, alterando o coeficiente de exploração de 0,60 para 0,65 e o de 0,50 para 0,55, ficando aquele grupo de fórmulas substituído pelo seguinte:

a) Para $R \leq 2.200\$$

$$D = 0{,}65\ R$$

com o mínimo de 650$ para a despesa

b) Para $R > 2.200\$$

$$D = 0{,}55\ R$$

não podendo as despesas ser inferiores às calculadas pela fórmula anterior para a receita de 2.200$.

Mas, se esta deve ser a orientação cordata do Govêrno, no que diz respeito aos interêsses da Companhia, justo é, e necessário, que o Govêrno procure, em troca desta concessão, compensações que venham melhorar o contrato nas suas deficiências.

Assim, segundo o contrato em vigor, e contrariamente ao estabelecido em todos os contratos de exploração de caminhos de ferro, *com garantias de juro*, não ficou o Govêrno com a atribuição de decretar livremente as tarifas. O Govêrno concedeu, pela condição 50.ª do contrato o benefício duma elevação de tarifas, durante trinta anos, de 40 por cento sôbre as que o Estado cobra nas suas linhas férreas e pela condição 27.ª a Companhia é apenas obrigada a sujeitar à aprovação do Govêrno as tarifas e suas alterações.

Ora, desde que o Estado concede a garantia de juro, lógico é que seja êle o juiz do regime de tarifas a estabelecer, conforme o critério que êle julgue ser o melhor, tendo em vista os interêsses do público e a função económica que o caminho de ferro tem a desempenhar. É, aliás, o que está estabelecido para todas as companhias que tem contrato com o Estado e a quem êste dá garantia de juro.

Entende pois a vossa comissão que neste sentido devem ser modificadas as condições 27.ª e 50.ª do contrato de 5 de Fevereiro de 1907.

Existe também litígio entre o Estado e a Companhia sôbre o pagamento dos honorários do comissário do Govêrno e deve ficar estabelecido que êsse encargo compete à Companhia.

Tais são as bases em que o Govêrno deve negociar a revisão do contrato com a Companhia, segundo o parecer desta vossa comissão.

*
* *

Vamos agora analisar os pedidos feitos pela Companhia na sua última representação e que visam modificações de carácter temporário.

Pede a Companhia:

1.º Que durante 12 anos à despesa quilométrica, calculada para o efeito da garantia de juro, se acrescente a quantia de 80$, para encargos complementares de estabelecimento;

2.º Que, nos exercícios de 1916–1917 e 1917–1918, as despesas de exploração sejam levadas em conta pela sua cifra efectiva para a liquidação da garantia de juro, sendo devidamente comprovadas e verificadas pela Direcção Fiscal de Exploração, e abonando-se-lhe como adiantamento a diferença total entre o rendimento líquido do tráfego e o correspondente a 1.000$ por quilómetro, garantido pelo contrato;

3.º Que durante o mesmo período possa aumentar de 15 por cento as taxas das suas tarifas especiais, sendo o rendimento respectivo escriturado àparte do que en-

tra no cômputo da garantia de juro, e devendo ela conceder, pelas fôrças dêsse rendimento, subsídios extraordinários ao seu pessoal. O Govêrno designará as mercadorias que devam ser exceptuadas dêsse aumento, podendo a taxa aplicável à lenha igualar a da linha do Norte.

O primeiro pedido traduz-se num abôno equivalente a um encargo anual de 14.000$ para o Estado. Ora, segundo a condição 1.ª do contrato, a Companhia obrigou-se a fornecer todo o material fixo e circulante que fôsse necessário para manter a linha férrea em *perfeito estado de exploração*.

Estas despesas do estabelecimento pertencem à verba de construção, cujo custo quilométrico foi estabelecido em 20.000$ e serve de base ao cálculo de garantia de juro. Não se justifica, pois, o pedido da Companhia, tanto mais que aquela base era suficientemente larga em face da natureza do terreno. Se a Companhia, por má administração, excedeu aquela verba, não pode o Estado sofrer o conseqüente encargo. Sabe a vossa comissão que as expropriações sobrecarregaram o custo da construção, mas não ignora também que a Companhia expropriou terrenos desnecessários para a construção da linha, justamente onde êles eram mais caros. ¿Pode o Estado ser o responsável desta má orientação administrativa?

Seria mau precedente, absolutamente injustificado, dados os antecedentes administrativos da Companhia concessionária.

Entende, pois, a vossa comissão que êste pedido não deve ser deferido e a mesma opinião tem com relação ao segundo.

Com efeito, além das dificuldades provenientes da fiscalização das despesas e da falta de estímulo que de tal medida resultava para a Companhia, visto que teria assegurado o rendimento integral dos 5 por cento sôbre o capital definido como base do seu estabelecimento, podia o Estado vir a ter mais o encargo de 400$ por quilómetro, ou sejam cêrca de 70.000$ anuais, como excesso de garantia.

Quanto ao terceiro pedido, julga a vossa comissão que pode ser deferido, devendo, porêm, o prazo ser limitado até o fim do corrente ano e ficando o Govêrno com a faculdade de o prorrogar por mais um ano se a crise económica proveniente da guerra assim o justificar.

Sala das sessões da comissão, em 21 de Fevereiro de 1917.

José Augusto Ferreira da Silva.
Domingos Pereira.
Ribeiro de Carvalho.
António da Costa Godinho Amaral.
Ernesto Júlio Navarro, relator.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Senhores Deputados.— À vossa comissão de finanças foi enviada a proposta de lei n.º 525-K, da iniciativa do Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, substituindo a alínea *b*) da condição 51.ª do contrato de 5 de Fevereiro de 1907, para a concessão da linha do Vale do Vouga, apresentada à consideração do Parlamento, em 20 de Maio de 1916.

Êste assunto, de grande importância, principalmente para a região que é atravessada pela referida linha, foi minuciosamente estudado pela vossa comissão de caminhos de ferro, que sôbre êle fez um desenvolvido relatório.

Nesse relatório propõe esta comissão que o coeficiente de exploração passe de 0,60 para 0,65 e o de 0,50 para 0,55; que o direito de estabelecer livremente as tarifas passe a ser exclusivamente do Govêrno, como é de uso nos caminhos de ferro, e por último que a companhia concessionária pague ao comissário do Govêrno. A comissão de finanças, estudando o assunto, concorda com estas alterações.

Relativamente aos pedidos constantes da representação da companhia concessionária, informa a mesma comissão de caminhos de ferro que acha aceitável o terceiro pedido, mas não lhe parecem dignos de ser aprovados os dois primeiros, com o que também concorda esta comissão.

Resumindo, a vossa comissão de finanças acha que merece aprovação a proposta ministerial, com as modificações apresentadas, porque, ao mesmo tempo que facilita a exploração da linha, salvaguarda os interêsses do Estado.

Sala das sessões da comissão de finanças, em 9 de Março de 1917.

Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.
Casimiro Rodrigues de Sá.
Constâncio de Oliveira.
Mariano Martins.
Ernesto Júlio Navarro.
Aníbal Lúcio de Azevedo.
Pires de Campos.
Francisco de Sales Ramos da Costa, relator.

Proposta de lei n.º 525-K

Senhores Deputados.— Os contratos de concessão de caminhos de ferro, sendo a fórmula jurídica da associação do Estado com determinadas entidades representativas de iniciativa particular para a realização de serviços públicos de transporte, cujos benefícios e encargos elas compartilham, são, por essência, susceptíveis de revisão, sempre que as circunstâncias a justifiquem e o interêsse público a aconselhe.

A França, cuja legislação ferroviária é subsidiária da nossa, tem procedido a sucessivas e profundas remodelações das convenções com as principais companhias concessionárias de caminhos de ferro em 1859, 1863, 1868, 1869, 1875 e 1883.

Entre nós igual critério tem sido adoptado, como convinha. Assim o provam as leis de 5 de Maio de 1860, de 2 de Março de 1866, 28 de Fevereiro de 1875, que autorizaram o Govêrno a introduzir diversas modificações no contrato de 12 de Setembro de 1859, de concessão de linhas de norte e leste.

O contrato de 11 de Junho de 1864 das linhas do sul e sueste foi modificado em virtude da lei de 25 de Janeiro de 1866.

A linha de Guimarães e o seu prolongamento para Fafe deram lugar a numerosos diplomas que sucessivamente alteraram as cláusulas das concessões para as tornar viáveis.

Como exemplos dessas modificações poder-se há ainda citar a linha de Vendas Novas a Setil, as do Alto Minho, objecto da lei de 20 de Junho de 1912, destinada a alterar as condições do contrato de 1904, e a própria linha do Vale do Vouga, cujo contrato foi celebrado em virtude da lei de 20 de Dezembro de 1906, que modificou as condições dos alvarás anteriores, substituindo a cedência da receita de impostos pela garantia de juro.

É do dever e interêsse do Estado pôr as linhas férreas em condições de desempenharem cabalmente a sua missão de fomento, diminuindo assim mais rápidamente os encargos a que dão lugar, robustecendo o crédito das emprêsas libertadas do pesadelo de uma exploração ruinosa e desenvolvendo a economia regional. Quando, pois, a experiência mostrar o desacôrdo entre as cláusulas de um contrato e as bem entendidas conveniências públicas, impõe-se a sua revisão criteriosa.

As linhas do Vale do Vouga foram sujeitas à lei citada de 20 de Dezembro de 1906 e contrato dela emergente, de 5 de Fevereiro de 1907, ao regime de garantia de juro em condições superiores para o Estado, a quantas haviam sido estipuladas até então para linhas de via reduzida, como se vê do seguinte quadro comparativo:

Linhas	Base quilométrica	Juro garantido	Máximo desembôlso do Estado por quilómetro	Despesa mínima por quilómetro
Foz-Tua a Mirandela	19.692$30	5,5	1.083$07(6)	700$00
Mirandela a Bragança	25.880$00	4,5	1.169$55	700$00
Santa Comba Dão a Viseu	22.880$00	5,5	1.258$30	700$00
Alto Minho	19.999$00	5	600$00	700$00
Vale do Vouga	20.000$00	5	600$00	650$00

A densidade da população e os elementos de tráfego existentes na região asseguram o rápido incremento das receitas, desde que a exploração das linhas proporcione as necessárias facilidades pela criação de mais algumas estações e combóios e por convenientes adaptações das tarifas e horários às necessidades e circunstâncias regionais. Apesar de se estar longe dêsse regime, logo no primeiro ano completo da exploração de toda a linha, apesar do retraimento a que dão lugar as repercussões no nosso país da crise mundial causada pela guerra, a receita quilométrica atingiu em 1915 cêrca de 1.050$ igual e que tem no fim de muitos anos as linhas de Foz-Tua a Mirandela e Santa Comba a Viseu.

Fácil será obter resultados semelhantes aos que acusa a estatística da linha de Guimarães, cuja receita quilométrica ascendeu a 1.655$ no fim de três anos de exploração e a 2.000$ no fim de dez.

A fórmula estipulada no contrato de 1907 para o cálculo da garantia de juro é, porêm, obstáculo insuperável ao incremento das receitas, do qual resultará a ruína da Companhia.

Adoptou-se para relação entre a despesa e a receita do tráfego o coeficiente da exploração das linhas de via reduzida naquela época, que fôra já arbitrado para as concedidas anteriormente com garantia de juro.

Nas condições técnicas da linha do Vale do Vouga, com rampas fortes e curvas apertadas é impossível, em quanto as receitas não atingirem maior importância a exploração a menos de 60 por cento, coeficiente que já quási atingiram no triénio de 1911–1913 as outras linhas.

Quanto mais cresce a receita, maior é pois o prejuízo para uma emprêsa a quem arbitraram 50 por cento e gasta 60. Assim, a receita líquida garantida de 1.000$ desce de facto a perto de 840$ quando a receita se eleva a 1.600$.

Para se não arruinar terá, pois, a Companhia que reduzir horários, suprimir tarifas especiais, afastar por todos os modos o tráfego que tende a afluir à linha, situação violenta e prejudicial para o público e para o Estado, duplamente prejudicado pelo prolongamento do período de receitas baixas a que corresponda sensívelmente o máximo da garantia e o mínimo da receita de impostos.

O remédio está na adopção doutra fórmula de exploração, que arbitre para despesas quantias suficientes, para que a Companhia concessionária possa promover o crescimento rápido das receitas sem ser por êle prejudicada, e disponha dos recursos para provêr aos encargos das obras complementares e aquisições de material exigidas pelo incremento do tráfego.

Proponho por isso que se eleve a 60 por cento a percentagem do rendimento bruto quilométrico até o rendimento bruto de 2.200$, com exclusão dos impostos de trânsito e sêlo, e 50 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200$, nas mesmas condições.

Por esta forma desaparece a disparidade entre a despesa efectiva e a arbitrada. A cada receita corresponde maior cifra de

garantia, mas do rápido progresso daquela, tornado possível, resulta a rápida diminuição dos encargos do Estado.

O quadro seguinte mostra a situação para o Estado e a Companhia sob a vigência das fórmulas actuais e das propostas, devendo notar-se que o encargo do Estado ainda é beneficiado com a dedução dos impostos respectivos.

Receita do tráfego	Despesas de exploração		Receita líquida		Garantia	
	Actual	Proposta	Actual	Proposta	Actual	Proposta
1.050$00	650$00	650$00	400$00	400$00	600$00	600$00
1.200$00	650$00	720$00	550$00	480$00	450$00	520$00
1.400$00	700$00	840$00	700$00	560$00	300$00	440$00
1.600$00	800$00	960$00	800$00	640$00	200$00	360$00
1.700$00	850$00	1.020$00	850$00	680$00	150$00	320$00
1.800$00	1.000$00	1.080$00	800$00	720$00	150$00	280$00
2.000$00	1.100$00	1.200$00	900$00	800$00	100$00	200$00
2.200$00	1.200$00	1.320$00	1.000$00	880$00	100$00	120$00
2.400$00	1.200$00	1.320$00	1.200$00	1.080$00	—100$00	— 40$00
2.600$00	1.300$00	1.320$00	1.300$00	1.280$00	—150$00	—140$00
2.800$00	1.400$00	1.400$00	1.400$00	1.400$00	—200$00	—200$00
3.000$00	1.500$00	1.500$00	1.500$00	1.500$00	—250$00	—250$00

O sinal — indica os reembolsos das quantias adiantadas.

As disponibilidades da Companhia mantêm-se em 1.000$ até começar o reembôlso, crescendo daí por diante de metade do excesso de receita, que é partilhada igualmente entre o Govêrno e a Companhia.

Em vista do exposto tenho a honra de apresentar o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º A alínea *b*) da condição 51.ª do contrato de 5 de Fevereiro de 1907 para a concessão da linha do Vale do Vouga é substituída pela seguinte:

Alínea *b*) As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto quilométrico, com exclusão dos impostos de trânsito e sêlo: 60 por cento emquanto o rendimento bruto não exceder 2.200$, com o mínimo de 650$ para a despesa; 50 por cento para os rendimentos brutos superiores a 2.200$, não podendo as despesas de exploração calculadas por esta fórmula ser inferiores às calculadas pela anterior para a receita de 2.200$.

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

Sala das Sessões, em 20 de Maio de 1916.

O Ministro do Trabalho, *António Maria da Silva.*

65 — IMPRENSA NACIONAL — 1916-1917