

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PARECER N.º 399

*Senhores Deputados*—A vossa comissão de caminhos de ferro, ponderadas as considerações que antecedem a proposta do Sr. Ministro do Comércio e Comunicações, é de parecer que a proposta deve ser aprovada, sendo por isso convertida em projecto de lei. Estando pendente da aprovação da Câmara vários projectos de estudos de linhas férreas, e, em especial, os complementos, de várias linhas, como

o estudo da linha do Sêtil a Peniche e o prolongamento da linha de Arganil, torna-se necessário uma repartição para estudo destas construções, como consta do decreto de 19 de Agosto de 1907, que aprovou o plano geral da rede ferroviária, e que, a não ser criada, não é fácil completar a rede prevista nesse decreto.

Como traz aumento de despesa deve ser ouvida a comissão de finanças.

Sala das Sessões da comissão dos caminhos de ferro, 9 de Março de 1920.

*António Maria da Silva* (com declarações).

*Jaimé de Sousa.*

*A. J. de Paiva Manso.*

*Custódio de Paiva.*

*Godinho do Amaral*, relator.

*Senhores Deputados.*—Sobre as vantagens da presente proposta de lei pouco temos a dizer-vos, porque já sobre ela, de forma bem significativa, se pronunciou quem de direito, que é a vossa comissão de caminhos de ferro. Convém, no entanto, salientar que ela visa a preencher uma lacuna do nosso sistema de viação acelerada, para nós, portugueses, verdadeiramente vergonhosa.

De facto, lançando os olhos para o mapa de Portugal, depara-se-nos imediatamente por completo desprovida de linhas férreas a zona central, que é, por assim dizer, o coração do país. Regiões fertilíssimas, essencialmente agrícolas e industriais, ricas de monumentos architectónicos e de paisagens deslumbrantes, como a cidade de Tomar e seus arredores, jazem há longos anos no mais completo olvido, debaixo desse ponto de vista, com estradas intransitáveis que os turistas estrangeiros, que anualmente

ali acorrem às centenas, maldizem cheios de razão, classificando-nos justamente de péssimos administradores e desleixados.

Emquanto o norte tem os caminhos de ferro do Minho e Douro, o sul as do Sul e Sueste, a parte central nada tem. E as indústrias definham e a agricultura luta com dificuldades insuperáveis com os seus competidores das outras regiões mais felizes.

Urge, pois, que para a região aludida imediatamente se proceda à construção dum caminho de ferro de há muito projectado, que é o do Entroncamento a Gouveia, partindo outro ramal de Tomar para a Nazaré, a fim de ligar os grandes centros directamente com essas três preciosas obras de arte, páginas gloriosas da nossa epopeia marítima, gravadas no mármore por inspirados artistas, e que são o convento de Cristo e os mosteiros da Batalha e Alcobaça.

Só com a aprovação da presente proposta de lei isso se poderá conseguir, visto que a concessão feita para a construção do ramal da Nazaré caducou, sem que o concessionário a tivesse sequer iniciado, e a do ramal da Lamarosa a Tomar, feita à Câmara de Tomar, não tem hoje probabilidades de execução, atenta a carestia dos materiais e os poucos recursos de que aquela câmara dispõe. Traz,

Lisboa e Sala das Sessões da comissão de finanças da Câmara dos Deputados, 13 de Maio de 1920.

porém, esta proposta aumento de despesa? Sem dúvida. Mas abençoada despesa essa, porque ela redundará a brêve trecho em um grande aumento de receita para a Nação. São despesas estas que não se regateiam, e por isso a vossa comissão de finanças lhe dá todo o seu aplauso, na certeza em que está de que ela é das propostas de mais largo alcance que têm sido presentes nesta Câmara.

*Alvaro de Castro.*

*Joaquim Brandão.*

*João Henriques Pinheiro* (com declarações).

*Ferreira da Rocha* (com declarações).

*António Fonseca.*

*Mariano Martins.*

*Alberto Jordão.*

*Raúl Tamagnini*, relator.

## Proposta de lei n.º 289-L

*Senhores Deputados.* — Considerando que é da maior conveniência não fazer concessões de linhas férreas, sem que, por parte do Estado, se tenha procedido aos respectivos estudos;

Considerando que em relação às linhas férreas da região compreendida entre o Tejo e o Mondego, classificadas por decreto de 19 de Agosto de 1907, na sua maioria não há nem mesmo ante-projecto ou simples reconhecimento;

Considerando ainda que é da máxima urgência o estudo destas linhas férreas e em especial a do Setil a Peniche, a de Arganil e seu prolongamento e a do Entroncamento a Gouveia, para proceder o mais rapidamente possível à sua construção, tenho a honra de apresentar à vossa consideração a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º É criada junto da Direcção Geral de Caminhos de Ferro uma Repartição denominada Repartição de Estudos e Construção de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Esta Repartição será dirigida por um engenheiro do quadro de engenharia civil de obras públicas e sob as ordens immediatas do Director Geral de Caminhos de Ferro.

§ 2.º Esta Repartição só terá existência efectiva enquanto estiver a executar trabalhos, devendo ser dispensado todo o seu pessoal logo que estes terminem ou sejam suspensos.

§ 3.º No caso de suspensão de trabalhos, o arquivo, instrumentos e mais mobiliário será entregue à Repartição de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º A Repartição de Estudos e Construção de Caminhos de Ferro compor-se há do número de secções de estudos e construção que forem indispensáveis ao regular andamento dos trabalhos, o qual será fixado pelo Director Geral mediante informação do chefe de Repartição.

§ único. A Repartição terá a sua sede em Lisboa e a sede das secções será fixada nos lugares da região que forem julgados mais convenientes para o serviço, e como tal amovíveis, sendo a fixação destas sedes das atribuições do chefe da Repartição.

Art. 3.º Os lugares de chefes de secção serão desempenhados por engenheiros ou condutores dos quadros legais de obras públicas.

§ 1.º Em cada secção poderá haver, além dos engenheiros ou condutores che-

fes de secção, um ou mais engenheiros ou condutores, se assim fôr necessário ao regular andamento dos serviços.

§ 2.º Na falta de pessoal técnico dos quadros legais de obras públicas poderá o Governor contratar pessoal idóneo estrangeiro. Este pessoal será contratado por tempo limitado e sem direito a ingressar, por este motivo, em qualquer quadro dos serviços públicos.

Art: 4.º O pessoal auxiliar da Repartição e secções, escriturários, desenhadores, aparelhadores, apontadores, mestres ou encarregados de obras, medidores, alinhadores e serventes, será recrutado entre o pessoal que haja disponível nos Serviços de Construção e Estudos dos Caminhos de Ferro do Estado, ou no pessoal dos quadros de obras públicas e que queira prestar serviço provisoriamente nesta Repartição.

§ 1.º A este pessoal ser-lhe não mantidos todos os vencimentos que usufruam ou venham a usufruir os da sua classe nos respectivos quadros e garantido o seu regresso à colocação anterior quando requerirem ou sejam dispensados do serviço.

§ 2.º Na falta deste pessoal ou por insuficiência do mesmo, poderá o engenheiro chefe da Repartição propor ao director geral a admissão de pessoal estrangeiro ao serviço do Estado, quer como jornalista quer por ajuste especial, mas sempre por prazo limitado e sem direito a ingressar, por este motivo, em qualquer quadro dos serviços públicos.

§ 3.º A fixação do número de empregados a que se refere este artigo será das atribuições do chefe da Repartição, não podendo, contudo, ir além do que consta do mapa junto a esta proposta de lei, a não ser em casos especiais, devidamente justificados e mediante autorização superior.

Art. 5.º O Governor poderá, sempre que o julgue conveniente, contratar tanto o pessoal técnico como o restante pessoal da Repartição e secções.

Art. 6.º O pessoal pertencente a quaisquer quadros terá os vencimentos e mais regalias que lhes competirem nos respectivos quadros, a não ser que outros lhes compitam por contratos especiais.

Além destes vencimentos receberão mais:

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, 8 de Dezembro de 1919.

O Ministro do Comércio e Comunicações, *Ernesto Júlio Navarro*.

Em trabalhos de campo:

Engenheiros, condutores, desenhadores e aparelhadores, ajuda de custo diária e percurso quilométrico que lhes competir nos respectivos quadros, aumentados de 50 por cento:

Em trabalhos de gabinete— Por cada quilómetro de estudo completo:

Engenheiros, chefes de secção . . .	5500
Condutores, idem . . . . .	4550
Engenheiros. . . . .	4550
Condutores . . . . .	4500
Desenhadores . . . . .	3500
Aparelhadores . . . . .	3500
Mestres de obras em serviço na sede da Repartição . . . . .	3500

Art. 7.º É o Governor autorizado a despendar com a Repartição de Estudos e Construção de Caminhos de Ferro, criada por esta proposta de lei, durante o corrente ano económico, além da importância de 9.000\$ já inscrita no orçamento de 1919-1920 da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para estudos de caminhos de ferro, mais a quantia de 3.000\$.

Art. 8.º Esta lei entra imediatamente em vigor.

Art. 9.º Fica revogada a legislação em contrário.

Mapa do pessoal técnico e auxiliar que poderá existir na sede da Repartição e em cada uma das suas secções e a que se refere o § 3.º do artigo 4.º da presente proposta de lei:

Números	Sede da Repartição — Categoria	Números	Por cada secção — Categoria
1	Engenheiro chefe	1	Engenheiro ou condutor chefe.
1	Idem, adjunto.	1	Idem, idem, auxiliar
1	Condutor chefe de expediente técnico	1	Aparelhador.
		1	Desenhador
1	Mestre de obras.	2	Escriturários.
3	Desenhadores	2	Medidores
3	Escriturários	1	Alinhador
1	Servente	1	Servente

#### Observações

Por cada secção de construção haverá ainda os mestres ou encarregados de obras e apontadores que forem indispensáveis