

Senhores Senadores.—A vossa comissão de engenharia estudou com toda a atenção a proposta de lei n.º 11-B já aprovada na Câmara dos Senhores Deputados e vem dar-vos conta do seu estudo. Trata-se de autorizar a Câmara Municipal de Reguengos a contrair um empréstimo para levar a cabo a construção duma linha férrea entre Évora e Reguengos.

Esta linha constitui o primeiro trôço da linha férrea do Guadiana classificada pelo decreto de 27 de Novembro de 1902, e não 27 de Fevereiro do mesmo ano como certamente por êrro de imprensa veio no projecto inicial.

A linha chamada do Guadiana terá o seu princípio em Évora onde entronca com o caminho de ferro de Sueste e terá o seu *terminus* em Pomarão, tendo como pontos

intermédios Reguengos, Mourão, Moura, Pias ou Serpa e Aldeia Nova, e Mina de S. Domingos.

Tem incontestavelmente uma grande importância esta linha que atravessa uma região rica em produtos agrícolas e em minério, transportando-os ou para Évora que já está ligada por vias férreas com todo o país, ou para Pomarão na margem do Guadiana onde chegam navios duma certa lotação.

Bom é que a Câmara Municipal de Reguengos tenha recursos para tornar prática uma tam bela iniciativa e seria para desejar que muitas outras câmaras seguissem um tam louvável empenho.

Pelo exposto esta comissão é de parecer que a proposta de lei n.º 11-B merece a vossa aprovação.

Sala da comissão de engenharia, em 11 de Janeiro de 1912.

D. Tasso de Figueiredo, relator.

Tomás Cabreira.

Alfredo José Durão.

José Nunes da Mata.

António Bernardino Roque.

11-B

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º É autorizada a Câmara Municipal de Reguengos a contrair com a Caixa Geral de Depósitos, ou com outro estabelecimento bancário, um empréstimo em conta corrente até a quantia de 500.000\$000 réis, com applicações à construção do primeiro trôço da linha do Guadiana compreendida entre Évora e Reguengos.

Art. 2.º O empréstimo, a juro não excedente a 5 1/2 por cento, amortizável no prazo máximo de quarenta anos com faculdade de antecipação da amortização, será efectuado para ser pôsto o respectivo produto à ordem da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual procederá em seguida à construção do trôço de caminho de ferro a que se refere o artigo 1.º, para ser por ela explorado e ficar fazendo parte para todos os efeitos das linhas do Sul e Sueste.

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

Art. 3.º Logo que a linha entre em exploração, a receita bruta total da mesma, incluindo impostos, será en-

tregue semestralmente no estabelecimento com o qual tiver sido contraído o empréstimo, para pagamento do juro e amortização até a importância da respectiva anuidade.

O excesso de receita, se o houver, constituirá disponibilidade da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que terá a faculdade de a aplicar à antecipação da amortização.

Art. 4.º As taxas estabelecidas para o transporte dos passageiros e mercadorias na linha de Reguengos poderão ser, durante o período da amortização, superiores às das tarifas gerais das linhas do Estado e fixadas por forma que torne a exploração o mais rendosa possível sem prejuízo do desenvolvimento do tráfego.

Art. 5.º No caso de a receita fixada no artigo 3.º ser inferior à anuidade do empréstimo, a Câmara Municipal de Reguengos entrará com a quantia que faltar para a perfazer, consignando para êsse efeito as disponibilidades da receita de viação e aumentando, na percentagem adicional às contribuições gerais do Estado, o necessário para solver o encargo se aquelas disponibilidades não forem suficientes.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrário.

Palácio do Congresso, em 20 de Dezembro de 1911.

António Aresta Branco, presidente.

Baltasar de Almeida Teixeira, 1.º secretário.

António Joaquim Ferreira da Fonseca, 2.º secretário.

Senhores.—A vossa comissão de finanças tendo analisado o projecto número vinte sete C, é de parecer que êle merece a aprovação da Câmara porque não trará cer-

tamente encargo para o Estado. É mesmo de esperar que dentro dum lapso de tempo que não poderá ser muito longo deve o trôço de linha a que se refere o projecto

produzir uma receita valiosa. Deve-se ter também em conta que muito deve concorrer para o desenvolvimento da região que é destinado a servir. A comissão de finanças dá todo o seu apoio a projectos que como este procuram produzir o desenvolvimento e o progresso do país. Sala da Comissão de Finanças, sete de Dezembro de mil novecentos e onze. = Joaquim José de Oliveira = José

Barbosa = Aquiles Gonçalves = Tomé José de Barros Queiroz = Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães = Alvaro de Castro, relator.

Está conforme. — Direcção Geral da Secretaria do Congresso, em 21 de Dezembro de 1911. = O Director Geral, *Feio Terenas*.

N.º 20

Senhores.—A comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados examinou com atenção o projecto de lei relativo ao caminho de ferro de Évora a Reguengos. E, considerando o valor económico e financeiro desta li-

nha e as vantagens que ela traz à região e às classes operárias nesta ocasião, apressa-se a vir trazer o seu parecer de que o referido projecto merece a aprovação da Câmara.

João Pereira Bastos.

Jorge de Vasconcelos Nunes.

Ezequiel de Campos, relator.

Alvaro Pope.

António Maria da Silva.

Joaquim José Cerqueira da Rocha.

27-C

PROJECTO DE LEI

Senhor.—A viação acelerada é factor de excepcional e decisiva influência no progresso económico e aos poderes públicos incumbe fomentar e proteger o seu desenvolvimento, como meio eficaz e indispensável de expansão e acréscimo da riqueza nacional, sobretudo através das regiões onde a fertilidade da natureza ou a opulência industrial é segura garantia de que o encargo resultante da construção e exploração das vias férreas será pródigamente compensado, já financeiramente, pelo rendimento proveniente do tráfego, já economicamente, pelo inevitável aumento da riqueza pública.

E mais imperioso e indeclinável é este dever do Estado se a iniciativa local se oferece a cooperar com elle, assumindo responsabilidades de improvável realização, porque a experiência tem mostrado que, se para a economia da região atravessada pela linha férrea esta significa sempre enorme vantagem, para os municípios não implica encargo efectivo e para os cofres do Estado representa apreciável fonte de receita.

São frisantes e eloquentes os exemplos das Câmaras Municipais de Aldeia Galega e Montemor o-Novo, que solicitaram e obtiveram a construção de ramais, que ligam a respectiva sede do concelho com a linha do sul e sueste, contraindo para isso o empréstimo necessário e responsabilizando-se pela parte do encargo que excedesse o rendimento próprio do ramal.

Até hoje tem dado sempre lucro e o Estado, tomando conta d'elles, não só fez um bom negócio, como tirou aos municípios respectivos toda a responsabilidade, deixando-lhes o melhoramento.

Animada por tão bons exemplos, a Comissão Administrativa de Reguengos, em sessão de 10 do corrente mês resolveu, renovando a deliberação já tomada pela vereação anterior, em sessão de 26 de Julho de 1909, solicitar-vos autorização para contrair um empréstimo de 500:000\$000 réis de juro não superior a 5 1/2 por cento, com exclusiva aplicação à construção do primeiro trço da linha do Guadiana, compreendido entre Évora e Reguengos, quantia que será posta à ordem do Conselho de Administração

dos Caminhos de Ferro do Estado, para com ella ir occorrendo às despesas a fazer com a construção da referida linha.

A importância da linha foi oficialmente reconhecida pela sua classificação, por decreto de 27 de Fevereiro de 1902, e pela sua inclusão entre as que a carta de lei de 1 de Julho de 1903 autorizou a construir por trços successivos, estando já feitos e aprovados os estudos técnicos dos três lanços de que se compõe o referido trço.

É enorme o valor e riqueza agrícola da região servida por este trço entre Évora e Reguengos, o qual abrangendo a extensão de 40 quilómetros, vai servir os concelhos de Reguengos e Mourão, grande parte dos de Évora e Redondo e ainda parte do do Alandroal, não esquecendo as importantes relações económicas que a parte vizinha da Espanha mantêm com o nosso país.

E, por isso, pode ter-se como certo um tráfego valioso, que não só garantirá à linha rendimento próprio, bastante avultado, mas irá contribuir eficazmente para o aumento das receitas das linhas do Sul e Sueste, em virtude da maior facilidade e rapidez das comunicações.

Por outro lado, graças às condições do solo, que tornam fácil a construção, o custo da linha será relativamente deminuto, inferior a 12:000\$000 réis por quilómetro, conforme a previsão da portaria de 5 de Outubro de 1909, baseada nos mais rigorosos e precisos dados técnicos.

Além disso, como o Sindicato Agrícola de Reguengos, que tem consagrado toda a diligência e esforço à realização de tam inestimável melhoramento, continua a oferecer-se para conseguir que seja gratuita a maior parte das expropriações a fazer, sendo quasi certo que assim succederá, e sabendo nós que algumas centenas de metros do primeiro lanço estão já construídos, por serem os da linha de Évora a Vila Viçosa e que ainda se podem fazer importantes economias de ordem técnica, é certo podermos afirmar que o custo da linha será muito inferior ao que vem no orçamento.

Porém, quando, aliás em contrario de todas as previsões, as expropriações tenham de ser onerosas, o custo por quilómetro não excederá nunca os 12:000\$000 réis.

Isto é, o limite máximo do custo do trôço entre Évora e Reguengos será de 480:000\$000 réis e a anuidade formada pelo juro e amortização será do valor de 779\$000 réis por quilómetro.

Ora, se computarmos o rendimento próprio da linha no mínimo de 900\$000 réis por quilómetro, cálculo que está longe de ser exagerado desde que ponhamos em confronto com o rendimento dos ramais de Aldeia Galega e Estremoz a Vila Viçosa, que servem regiões certamente menos produtivas e menos ricas, podemos assentar que esse rendimento cobrirá com apreciável excesso a importância do encargo do juro e amortização, não resultando nenhum gravame para a Fazenda Municipal de Reguengos.

E não hesitamos em afirmar que o mesmo sucederá em relação à Fazenda Pública, porque o Estado fica desde logo com o usufruto e propriedade de mais um têtço de linha férrea e o excesso de rendimento sôbre a importância do encargo, e bem assim o aumento de rendimento da linha principal, de que o trôço referido é necessário e precioso afluente, tudo isto é mais que bastante para fazer face à despesa a efectuar com a exploração da linha, despesa que não poderá ser superior a 18:000\$000 réis para os 40 quilómetros, e a qual já foi computada por um engenheiro muito notável e de especial competência, em 12:000\$000 réis.

Além disso, a aplicação de tarifas um pouco mais elevadas, para o transporte de mercadorias, permitirá tornar a linha mais rendosa, não havendo receio de que, com tal medida, sfrouxe sensivelmente o tráfego, porque, excepto hipótese absurda de extrema elevação, o transporte será sempre muito menos dispendioso do que o actual, e por conseguinte o preferido.

Em resumo: nenhum encargo rial e efectivo para a fazenda municipal ou pública, e com a construção da linha férrea a região será eficazmente beneficiada por uma circulação mais rápida e produção mais valiosa; e esta produção mais intensa e, valorizada contribuirá imenso para libertar a lavoura das múltiplas dificuldades e encargos que a assoberbam, podendo assim satisfazer as reclamações dos trabalhadores rurais no que elas tiverem de razoável e justo.

Temos, pois, a honra de submeter ao vosso esclarecido exame, o seguinte projecto de lei:

Sala das Sessões, em 20 de Julho de 1911.

Artigo 1.º É autorizada a Câmara Municipal de Reguengos, a contrair com a Caixa Geral dos Depósitos on com outro estabelecimento bancário. um empréstimo em conta corrente até a quantia de 500.000\$000 réis, com aplicação à construção do primeiro trôço da linha do Guadiana, compreendido entre Évora e Reguengos.

Art. 2.º O empréstimo a juro não excedente a 5½ por cento, amortizável no prazo máximo de quarenta anos com faculdade de antecipação da amortização, será efectuado para ser pôsto o respectivo produto à ordem da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, a qual procederá em seguida à construção do trôço do caminho de ferro a que se refere o artigo 1.º, para ser por ela explorado e ficar fazendo parte, para todos os efeitos, das linhas do Sul e Sueste.

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

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

O excesso da receita, se o houver, 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 dos passageiros e mercadorias na linha de Reguengos poderão ser superiores às das tarifas gerais das linhas do Estado, durante e período da amortização, e fixadas por forma que torne a exploração o mais rendosa possível, sem prejuizo do desenvolvimento do tráfego.

Art. 5.º No caso de ser a receita fixada no artigo 3.º inferior à anuidade do empréstimo, a Câmara Municipal de Reguengos entrará com a quantia que faltar para a perfazer, consignando para esse efeito as disponibilidades da receita de viação e aumentando na percentagem adicional às contribuições gerais do Estado o necessário para solver os encargos se aquelas disponibilidades não forem suficientes.

António Afonso Garcia da Costa.

Manuel de Sousa da Câmara.

João Luís Ricardo.

Joaquim Pedro Martins.

Albino Pimenta de Aguiar.

Artur Rovisco Garcia.

Inocêncio Camacho Rodrigues.

Júlio do Patrocínio Martins.