

PARECER N.º 60

Senhores Senadores.—O projecto de lei n.º 47-F para a construção dum caminho de ferro de via reduzida do Entroncamento à vila da Certã é extraordinariamente auspicioso.

Este caminho de ferro iria servir a mimosa, bela e industrial região de Tomar e as quasi tam belas e porventura mais ricas regiões de Ferreira do Zézere e da Certã.

A primeira com os seus monumentos históricos, a beleza das suas várzeas, o mimo dos seus pomares e os produtos da sua pujante indústria, atrai fortemente os turistas, comerciantes e industriais; e as outras duas com uma das mais activas agriculturas do nosso país e os seus centenares de minas registadas chamam a si os negociantes de produtos agricolas, os engenheiros, capitalistas e operários.

Prevê-se por isso para esta via um activo tráfego e por consequência um largo beneficio para as regiões ser-

vidas e um lucro importante para a empresa concessionária.

Daqui resultará pois incremento do trabalho nacional e valorização da matéria colectável o que representa importante beneficio para o Estado.

Não há além disto inconvenientes nem compromissos que tolham a execução desta via, nem divergências de opinião dos técnicos relativamente ao seu traçado como muito bem mostram os autores do projecto.

Por tudo isto entende a comissão de engenharia que o projecto de lei merece a vossa aprovação.

Mas sendo provável, em vista dos numerosos caminhos de ferro já construídos em Portugal, que haja empresários preparados para desde já tomar conta das obras, julga conveniente a comissão que os prazos do artigo 1.º e da base 2.ª do artigo 2.º sejam reduzidos respectivamente a 30 e 60 dias.

Sala das sessões da comissão, em 16 de Fevereiro de 1911.

Domingos Tasso de Figueiredo.

José Nunes da Mata (sem limite superior para a largura da via).

Tomás Cabreira.

Alfredo José Durão.

Senhores Senadores.—A vossa comissão do fomento tendo examinado o projecto n.º 47-F, já reforçado com o voto favorável da comissão de engenharia, vem dar-vos o seu parecer.

O relatório que precede o projecto justifica o plenamente, porquanto dêle se evidencia que o caminho de ferro de via reduzida do Entroncamento à Certã por Tomar e Ferreira do Zézere, vem aumentar a riqueza pública porque é destinado a servir uma região rica em produtos industriais, agricolas e minerais, até hoje desprovida de viação acelerada e até certo ponto de viação ordinária.

Não traz encargo algum ao Estado, antes vai valorizar as lhas nacionais pelo acréscimo de tráfico que lhes há-de trazer e aumentará a matéria colectável pelo desen-

volvimento que proporcionará à agricultura e à indústria.

Julga pois a vossa comissão que o projecto merece a aprovação do Senado, com a alteração dos prazos, propostas pela comissão de engenharia e a modificação da base 10.ª que a vossa comissão propõe que tenha a redacção abaixo indicada, por lhe parecer muito absoluta a do projecto podendo prejudicar o desenvolvimento ou a criação de qualquer indústria ou exploração agricola local:

Base 10.ª

São prohibidos os contractos particulares destinados a alteração de preços das tarifas sem autorização do Governo.

Sala das sessões da comissão do Fomento, em 14 de Fevereiro de 1912.

Cristóvão Moniz.

José Miranda do Vale

António Xavier Correia Barreto.

Manuel de Sousa da Câmara.

Luís Fortunato du Fonseca.

Senhores Senadores.—À vossa comissão de legislação examinando o projecto n.º 47-F, é de parecer que ele

merece a vossa apreciação visto não conter matéria contrária às leis em vigor.

Sala das sessões da comissão, em 16 de Fevereiro de 1912.

Francisco Antonio Ochoa.

Francisco Correia de Lemos.

Anselmo Augusto da Costa Xavier.

José Machado de Serpa.

Ricardo Paes Gomes.

N.º 47-F

Senhores Senadores. — É certamente a viação acelerada um dos mais importantes factores da riqueza pública. No estado actual das nossas finanças, se nos impende o dever de sermos cautos nas despesas, maior dever ainda temos de procurar por todos os meios aumentar as receitas.

O sistema dos governos monárquicos de obter receitas à custa de adicionais aos impostos estabelecidos, era cómodo e fácil, mas agravando sem sciência nem consciência as desigualdades e injustiças do lançamento, ia reduzir à miséria as classes mais pobres.

O recurso ao imposto é um mal necessário, mas a maneira de o atenuar é por meio de medidas de fomento, entre as quais figura primacialmente a viação acelerada, valorizando as regiões do nosso país, que ainda não gozam desse melhoramento, aumentando assim a matéria tributável e, por consequência os réditos do Estado, dando simultaneamente aos povos dessas regiões o bem estar e as comodidades a que elles, como os outros tem direito.

Uma das regiões do nosso país onde actualmente mais se faz sentir a falta absoluta de viação acelerada e até a escassez de viação ordinária, é a que tem por centro o concelho da Certã constituída pela comarca de primeira classe de que esta vila é sede e compreende além desse concelho os de Oleiros, Proença-a-Nova e Vila de Rei e ainda pelo concelho limítrofe de Ferreira de Zézere.

Esta região foi sempre sistematicamente desprezada pelas administrações monárquicas, talvez porque nunca tivesse caciques, ricos proprietários que pretendessem valorizar as suas propriedades, ou em alguma localidade alguns houvesse com o feitiço de conservar as populações sequestradas do convívio do resto da humanidade, para assim as terem mais subjugadas ao seu poderio.

Seja como fór, o que é certo é, que mesmo de viação ordinária a região está desprovida, havendo ainda dois concelhos que não tem ligação nem ao menos com a sede da comarca.

É justo agora que a República preste atenção àquelas populações.

¿Mas será aquela região tam pobre que não mereça o dispêndio com melhoramentos materiais? Não, pelo contrário. Só o concelho da Certã paga de contribuições directas 35:000\$000 réis e há 166 concelhos que pagam menos do que elle entre os 266 que compõem o continente português.

Entre estes, para não citar senão os concelhos que actualmente são testa de linha férrea ou estão em via de o ser, vê se do anuário estatístico das contribuições directas referido ao ano de 1909 que Moncorvo paga 29:000\$000 réis, Mogadouro 27:000\$000 réis e Miranda do Douro 16:000\$000 réis; Vila Pouca de Aguiar 24:000\$000 réis Lousã 20:000\$000 réis e Arganil 26:000\$000 réis; Mora 19:000\$000 réis, Vila Viçosa 25:000\$000 réis, Reguengos 33:000\$000 réis, etc., etc.

Não é pois nada de mais, já não direi como acto de justiça, mas como acto de manifesto interesse público que aquela região seja dotada dum caminho de ferro, tanto mais que elle vai directamente servir a cidade e o concelho de Tomar, tam importante não só pela sua agricultura, mas também pelas suas indústrias, não falando já nos seus notáveis monumentos, e o concelho de Ferreira do Zézere e indirectamente os concelhos de Figueiró dos Vinhos, Vila de Rei, Proença-a-Nova e ainda Pedrógão Grande.

Estes concelhos pagam ao Estado de contribuições directas 174:000\$000 réis. Esta cifra, só por si, basta não só para garantir ao Estado um importante aumento de receita, com a sua valorização, mas ainda para garantir

à empresa adjudicatária da concessão uns lucros remuneradores.

Como linha de penetração tem as vantagens económicas que são óbvias, e não vai afectar nenhum interesse das linhas já em exploração, antes pelo contrário vem a ser uma afluente da linha do Norte e Leste.

Estamos hoje a sentir os erros das administrações monárquicas no traçado de quasi todos os nossos caminhos de ferro, que foram levados por aqui e por ali, consoante os interesses dos potentados eleitorais e talvez até afastando-os propositadamente de regiões cujos povos não se sujeitavam tanto ao seu domínio. Aos interesses gerais do país é que nunca se olhou, se estes fossem tidos em alguma consideração, a linha férrea internacional teria certamente partido do Entroncamento e seguiria por Tomar, Certã, Oleiros, Covilhã, Guarda e Vilar Formoso; basta lançar a vista sobre uma carta da península para verificar como esta directriz encurtaria a distância e o traçado não encontraria maiores dificuldades do que encontrou o da Beira Baixa sobretudo entre Abrantes e Castelo Branco e atravessaria uma região incomparavelmente mais produtiva. Mas o mal está feito e a excessiva largura da via férrea peninsular obriga a um dispêndio tal, principalmente em terrenos mais ou menos acidentados, que temos de pôr de parte esta hipótese, como a tem pôsto de parte todas as comissões técnicas que nos últimos anos tem estudado este assunto.

É pois à via reduzida que temos de recorrer que, bateando extraordinariamente a construção, torna prática a aplicação de capitais ao empreendimento.

Em 1905 uma comissão técnica nomeada para estudar a rede ferro-viária entre o Tejo e o Mondego deu o seu parecer no sentido da construção duma linha Entroncamento, Tomar, Ferreira do Zézere, Certã, Proença-a-Nova, Sobreira Formosa, Sarzedas, Castelo Branco com um ramal de Sobreira Formosa a Vila Velha de Ródão para ligar esta linha com a linha de igual bitola que estava projectada de Estremoz, Portalegre, Castelo de Vide, Nisa e Vila Velha.

Consultada nesta ocasião a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, esta proficiente colectividade, depois de detidamente estudar o assunto, opinou pela linha Entroncamento, Tomar, Ferreira do Zézere, Certã, Oleiros, Ourondo e Paul a entroncar na linha que da Covilhã seguiria através da Serra da Estrela, por Tortozendo, Paul, Teixeira, Santa Ovália, Arganil ou Coja e Santa Comba Dão.

Esta linha com o ramal da Certã a Vila Velha seria realmente o ideal, porque servindo muitas regiões tinha a enorme vantagem de ligar quasi todos os caminhos de ferro de via reduzida do país, devendo ter, além doutras uma importância estratégica de primeira ordem.

Últimamente, em 1911 nova comissão técnica foi nomeada para rever o estudo destas linhas a qual é de parecer que a linha do Entroncamento à Lousã tenha um ramal para a Certã.

É pois assente por todos os profissionais que tem estudado o assunto, que a Certã seja ponto obrigado para ser servido por uma linha férrea.

Ora se a construção dalgumas das linhas estudadas sofre impugnação por parte de companhias já concessionárias, não é justo, nem consentâneo com os interesses do país, que se protele por mais tempo a construção da linha do Entroncamento à Certã em que há unanimidade de vistas, deixando para mais tarde a sua continuação para os pontos onde há por enquanto ou impugnação ou divergência de opiniões.

Por tudo o que fica exposto temos a honra de apresentar o seguinte

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º Em um prazo não superior a 60 dias, contados da promulgação desta lei, o Governo, pelo Ministério do Fomento, abrirá concurso público para a construção e exploração, nos termos das bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899, da linha férrea do Entroncamento por Tomar, Ferreira do Zézere à Certã.

Art. 2.º O programa do concurso e o respectivo caderno de encargos serão elaborados em harmonia com as bases juntas

Base 1.ª

O concurso terá por objecto a construção e exploração dum caminho de ferro que partindo da estação do Entroncamento, na linha do Norte, siga por Tomar e Ferreira do Zézere até a Certã.

Base 2.ª

O prazo do concurso não será inferior a 90 dias.

Base 3.ª

Os licitantes serão obrigados ao depósito prévio de 10:000\$000 réis. Este depósito será elevado a 20:000\$000 réis pelo licitante a quem fôr adjudicada a concessão e ser-lhe hão restituídos logo que nos trabalhos de construção haja sido por êle despendida quantia equivalente ao triplo do depósito.

Base 4.ª

A linha será construída conforme os projectos elaborados pelo concessionário e aprovados pelo Governo, subordinados às condições seguintes:

O local para a estação da Certã será escolhido tendo em vista o eventual prolongamento da linha por Oleiros a entroncar na linha da Beira Baixa.

A via terá 1 metro de largura entre os carris.

Os raios de curvas poderão descer a 75 metros em plena via e a 60 metros nas estações.

As inclinações poderão elevar-se a 30 milímetros por metro.

O peso dos carris não será inferior a 23 quilogramas por metro.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio mínimo e será dos tipos mais aperfeiçoados.

Haverá carruagens de três classes.

Os combóios que levem passageiros terão freio continuo e automático.

Base 5.ª

São asseguradas ao concessionário as vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de Julho de 1899 a saber:

1.º O transporte gratuito, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construção, não tendo porém o concessionário direito a reclamar indemnizações quando, por causas imprevistas, se interromper o trânsito por estas linhas:

2.º Cedência, pelo Governo, durante trinta anos, de 5 por cento do acréscimo das receitas líquidas do tráfego, proveniente do afluxo de mercadorias e passageiros das linhas construídas;

3.º Os auxílios que as câmaras municipais interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

4.º O subsídio que, pelas comissões distritais, fôr concedido;

5.º A faculdade, durante trinta anos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas férreas;

6.º Cedência, por espaço de trinta anos, da importância dos impostos de trânsito e selo que incidirem sobre o movimento das linhas;

7.º Isenção, durante trinta anos, para os dividendos das acções e os juros das obrigações de qualquer imposto a que fôssem obrigados pelas leis em vigor;

8.º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas férreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do país.

§ 1.º Para a aquisição de quaisquer materiais serão previamente ouvidas as empresas metalúrgicas do país e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o ágio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o efeito da isenção de direitos considera-se nos termos do artigo 43.º do regulamento de 2 de Novembro de 1899:

1.º Material fixo: — Os elementos da superstrutura, tais como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem, de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.º Material circulante: — As locomotivas, *tenders*, carruagens, vagões, guindastes móveis; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, tais como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metais em barra, fôlha, varões ou tubos, máquinas-ferramentas, com destino à feitura e reparação das locomotivas e mais veículos.

Base 6.ª

A empresa concessionária terá apenas o direito de opção em relação às linhas paralelas à que explora a distância de menos de 40 quilómetros ou que nela venham a entroncar, se o Governo julgar necessária a sua construção.

Base 7.ª

A empresa concessionária ficará, para todos os efeitos, sujeita às leis do país e às condições gerais usualmente prescritas nos contractos de concessão de linhas férreas, nomeadamente no que respeita à fiscalização do Governo, a gratuitidade do serviço postal, às reduções concedidas aos serviços públicos, devendo êsses preceitos ser minuciosamente formulados nos alvarás de concessão.

Base 8.ª

Passados os primeiros sete anos depois de findar o período do regime privilegiado concedido pela base 5.ª da lei de 14 de Julho de 1899, o Governo terá a faculdade de resgatar as concessões.

Para determinar o preço da remissão toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se e deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porém, esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base d'este calculo.

Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Base 9.ª

As tarifas e horários das linhas, antes de serem submetidos à aprovação do Governo, serão sujeitos à informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base 10.ª

São proibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se desta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Base 11.ª

O concurso versará sobre o prazo da concessão com a base de licitação por noventa e nove anos, tomada por sua duração máxima.

Base 12.ª

O Governo reserva-se a faculdade de não fazer a adjudicação, se assim convier aos interesses do Estado, e de escolher as propostas que forem julgadas mais vantajosas e idóneas pelas garantias técnicas e financeiras da sua realização, embora não sejam as de menor duração das concessões.

Base 13.ª

O programa do concurso e as respectivas condições e caderno de encargos elaborados em harmonia com estas bases serão submetidos à prévia aprovação do Governo.

Base 14.ª

As corporações administrativas interessadas na construção da linha serão solicitadas desde já a declarar no prazo máximo de 45 dias a importância exacta dos auxílios e subsídios com que resolvem contribuir, nos termos da autorização conferida pelos n.ºs 4.º e 5.º da base 5.ª, da lei de 14 de Julho de 1899, a fim de que esses esclarecimentos possam ser prestados aos concorrentes com suficiente antecedência em relação à data do concurso.

Base 15.ª

O projecto da linha será apresentado à aprovação do Governo no prazo de dezoito meses a contar da data da portaria que aprovar o contracto da concessão.

A construção deverá começar no prazo máximo de três meses contados da data da notificação ao concessionário da aprovação do projecto e estar concluída no prazo de três anos.

Base 16.ª

O caderno de encargos da concessão será elaborado em harmonia com o que foi aprovado por portaria de 14 de Novembro de 1901, para servir de base à concessão do caminho de ferro de Mirandela a Bragança, no que não fôr de encontro às prescrições das presentes bases.

Lisboa, 6 de Fevereiro de 1912.

Domingos Tasso de Figueiredo.
José Nunes da Mata.
Manuel Martins Cardoso.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR