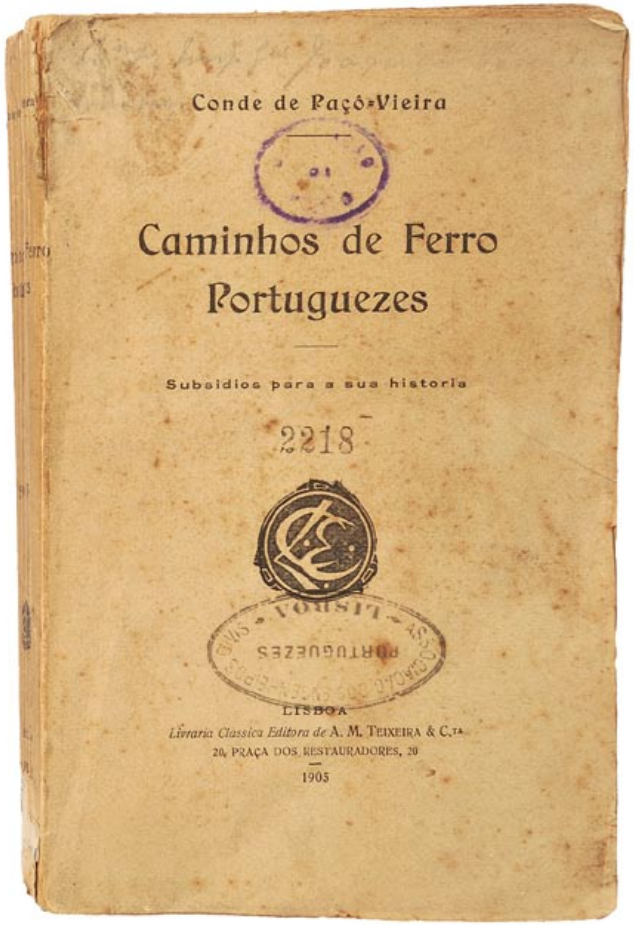
O COMBOIO EM PORTUGAL

http://ocomboio.net

048 "CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES - SUBSIDIOS PARA A SUA HISTORIA"



BIBLIOTECA DIGITAL FERROVIÁRIA

"CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES - SUBSIDIOS PARA A SUA HISTORIA"

Autor: Conde de Paçô-Vieira
Dimensão do original: 186mm x 120mm
Número de páginas: 586
Publicado pela "Livraria Clássica Editora" em 1905

Edição desta versão electrónica: Dario Silva
Publicado online em Janeiro de 2008

Conde de Paçô-Vieira

Caminhos de Ferro Portuguezes

Subsidios para a sua historia

2218

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS PORTUGUEZES LISBOA

LISBOA
Livraria Classica Editora de A. M. TEIXEIRA & C.ta
20, PRAÇA DOS RESTAURADORES, 20
1905

Conde de Paçô-Vieira

ESCOLA
01

Caminhos de Ferro Portuguezes

Subsidios para a sua historia

2218

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

LISBOA
Livraria Classica Editora de A. M. TEIXEIRA
20, PRAÇA DOS RESTAURADORES, 20
—
1905

Porto — Imp. Portugueza — Rua Formosa, 112

AO CONSELHEIRO

José Fernando de Souza

www.ocomboio.net

INTRODUCÇÃO

A viação accelerada é um dos mais poderosos factores do progresso economico de qualquer paiz. O desenvolvimento da agricultura e da industria depende, em grande parte, da facilidade de transportes. É ás estradas e aos caminhos de ferro que o nosso deve o augmento da sua riqueza, de cuja circulação dão testemunho, em relação aos 2:404 kilometros da sua rede ferro viaria, os 13.533:529 passageiros e 3.751:538 toneladas de mercadorias transportadas em 1903.

Lenta foi a constituição d'essa rede, desde o periodo de 1854 a 1860, em que Fontes iniciou a construcção das linhas de Norte e Leste, e Sul e Sueste.

Seria longa a historia da sua formação. Basta relembrar que em 1877, primeiro anno a que se refere a estatistica official publicada, tinhamos apenas 952 kilometros em exploração. De 1877

a 1885 abriram-se 577, e de 1885 a 1894, em que terminou a construcção da linha da Beira Baixa, 824. Em 1894 encerrou-se o periodo de actividade na construcção de linhas ferreas, já quasi paralisada desde 1892, pois que nos ultimos dois annos, 1893 e 1894, apenas se abriram 53 kilometros.

Seguiu-se uma época de absoluta estagnação, de 1894 a 1899, em que se abriram unicamente 9 kilometros, e se fizeram varias tentativas infelizes de construcção de linhas sob condição de arrendamento das do Estado, pelo mallogrado contracto Guadalmina e pelo projecto de lei de 1898 que as arrendava e não chegou a ser discutido.

Em 6 de outubro de 1898, porém, foi publicado um notavel decreto que, traçando os principaes lineamentos de um systema racional de administração e fomento, iniciou novo periodo de actividade. Mandava-se estudar methodicamente o plano da viação accelerada ao norte do Mondego e ao sul do Tejo nas regiões tributarias dos caminhos de ferro do Estado, estabelecendo os principios que de futuro deviam presidir á classificação das linhas. Ao mesmo tempo incumbia-se uma commissão da organisação do novo regimen administrativo para as linhas do Estado, confiadas a um Conselho de Administração delegado do governo e investido de attribuições sufficientemente largas, que co-

brasse os rendimentos e pagasse as despezas, entregando ao thesouro como que uma renda invariavel. Os accrescimos de receita do trafego constituiriam, com os de outras proveniencias, um fundo especial destinado a prover aos encargos da construcção de novas linhas, ás obras complementares nas linhas em exploração e á acquisição de material circulante. No relatorio que precedia o decreto tracejava-se com firmeza e verdade o quadro triste da administração dos nossos caminhos de ferro, mal dotados, sujeitos nas nomeações e promoções de pessoal ás influencias abusivas da politica, que tantas vezes antepõe o favoritismo á competencia e aos bons serviços. Foi esse decreto a origem da lei organica de 14 de julho de 1899, votada depois de larga discussão parlamentar, em que bem claro se manifestou a desconfiança, que felizmente os factos se encarregaram de demonstrar infundada, da proficuidade do novo regimen e da productividade das fontes de receita do fundo especial que se pretendia crear. A apresentação d'esse projecto de lei, pouco depois das tentativas de arrendamento, significava por parte do partido progressista o abandono do seu antigo plano de alienação das linhas do Estado.

Pelo seu lado o sr. conselheiro Hintze Ribeiro aproveitava o ensejo da discussão na Camara dos Pares para affirmar cathegoricamente, em nome do partido regenerador, que as linhas

www.ocomboio.net

do Sul e Sueste e do Minho e Douro deviam ser sempre mantidas na posse do Estado.

Ficava, pois, assim assegurada a unidade de vistas dos dois partidos de rotação, no que respeita á administração de tão poderosos instrumentos de fomento.

Promulgada a lei organica de 14 de julho de 1899 foi nomeado o Conselho de Administração, que desde logo se consagrou devotadamente e com exito felicissimo á missão que lhe era confiada, procurando primeiro que tudo fazer renascer a confiança no pnblico pela pontualidade dos pagamentos, pela isenção politica dos seus actos e pela promptidão das resoluções.

A transição foi e tinha de ser difficil, por falta de bom pessoal convenientemente recrutado. Entretanto ultimavam os seus trabalhos as commissões technicas encarregadas de delinear e submetter a inquerito os planos das linhas complementares, e as corporações consultivas que sobre elles tinham de emittir parecer. Em 15 de fevereiro de 1900 decretava-se a classificação das linhas ao norte do Mondego, e em 27 de novembro de 1902 as do sul do Tejo.

Os primeiros fructos do regimen foram, além dos melhoramentos nas linhas em exploração e concessão da linha de Mirandella a Bragança, a construcção do ramal de Portimão, do primeiro

lanço do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, do troço de Pias a Moura, sem fallar em importantes obras complementares e na acquisição de material circulante.

Entravam assim os caminhos de ferro em nova e melhor phase. De 1899 a 1903 abriram-se 24 kilometros e concederam-se, com garantia de juro, 74, de Mirandella a Bragança; emprehendeu-se a construcção da linha de Faro a Villa Real de Santo Antonio e decretou-se a da Regoa a Chaves por conta do Estado.

Quando iniciei a minha gerencia em março de 1903, estava quasi passada para as linhas do Estado a parte mais difficil do periodo de transição do antigo para o novo regimen. Os factos tinham desmentido os receios e apprehensões que o systema inspirara ao ser proposto ás camaras. O Conselho de Administração desempenhava com inexcedivel zelo e superior criterio as suas funcções. Dos 2:386 kilometros da nossa rede estavam-lhe confiados 858. Os restantes eram explorados por companhias.

O meu proposito foi, desde o começo, administrar sem preoccupações politicas de qualquer especie, desenvolvendo a viação accelerada tanto quanto o permittissem os recursos disponiveis.

Encontrava a nossa rede constituida no ecletismo da exploração directa pelo Estado, combinada com a acção de companhias concessio-

narias. Passara o ensejo propicio, que se offerecera em 1892, de profunda remodelação do regimen pela applicação do direito de resgate ás linhas do Norte e Leste.

Impulsionar vivamente a acção do Estado, aproveitando os recursos que a lei de 14 de julho de 1899 creara; estimular a iniciativa privada, amparando-a nos seus emprehendimentos, eis os fins a que sempre visei, como a exposição dos factos que emprehendo demonstrará.

Estavam classificadas as linhas complementares nas regiões extremas do paiz. Preciso se tornava fazer elaborar os projectos respectivos em condições technicas que assegurassem a sua facil exequibilidade, pelo emprego das curvas de pequeno raio, tendente a baratear a construcção em terrenos accidentados.

Ordenei, pois, os estudos, n'essas condições, das linhas do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez, da Regoa a Villa Franca das Naves, fazendo activar os que já tinham sido iniciados da linha de circumvallação do Porto. Encontrando paralisados os trabalhos preparatorios do prolongamento até Leixões, do ramal de Campanhã á Alfandega do Porto, determinei que fossem concluidos para subministrarem a base indispensavel de uma resolução definitiva sobre tão importante assumpto.

Examinando a situação financeira dos caminhos de ferro do Estado, reconheci que não fal-

tavam recursos para largo desenvolvimento de construcções, e que era necessario ampliar a auctorisação concedida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, elevando o limite da despeza permittida e tornando-a extensiva ás mais importantes linhas classificadas.

A uma d'ellas, a do Pocinho a Miranda, se podia com vantagem e tentei applicar o systema de concessão com garantia de juro.

Era lamentavel o atrazo em que se encontrava a viação ordinaria, na parte em que é complemento indispensavel da viação accelerada. Ainda hoje se conservam sem accesso estações de caminho de ferro, cuja construcção foi carissima, e cujo rendimento não attinge as proporções que devia esperar-se, por falta de communicações.

A exiguidade da verba inscripta no orçamento, destinada á construcção de estradas, podia ser supprida, considerando-se obras complementares dos caminhos de ferro do Estado as estradas que dão accesso ás suas estações.

Preparei, n'esse intuito, uma proposta de lei em que tambem attendi as reclamações da Associação Commercial do Porto sobre a melhor fórma de levar a effeito o prolongamento do ramal da Alfandega, e que foi convertida na carta de lei de 1 de julho de 1903. E como havia no Minho um grupo de linhas classificadas, que me pareceu poderem fazer objecto de uma conces-

www.ocomboio.net

são, nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, mandei abrir o respectivo concurso.

Procurei na mesma occasião preencher uma lacuna do plano da rede ao sul do Tejo, decretada em 1902, introduzindo n'elle as linhas de Portalegre e do Soraia, que o completavam, e tinham tido voto favoravel das corporações consultivas, para as quaes havia pedidos de concessão.

Promulgada a lei, era preciso que não ficasse letra morta. Convencido da possibilidade do recurso ao credito, diligenciei e consegui realisar o primeiro emprestimo de mil e quinhentos contos, com a consignação das receitas do fundo especial, assignando-se o respectivo contracto em 12 de outubro de 1903.

Apenas se acharam assegurados os recursos fiz, por decreto de 21 do mesmo mez, a sua distribuição, iniciando-se a construcção, por lanços successivos, da linha de Extremoz a Villa Viçosa, com relação á qual bastou um pouco de energia da minha parte e a exposição dos factos para pôr termo á dubia e deprimente situação creada pela portaria de 9 d'abril de 1862; da do Pocinho a Miranda, da de Evora a Ponte do Sôr, da de Setubal á margem do Caes; das estações do Porto e Contumil, dando-se vigoroso impulso ás linhas da Regoa a Villa Real e de Faro a Villa Real de Santo Antonio.

Simultaneamente emprehendiam-se numerosos melhoramentos nas linhas em exploração e adquiria-se material circulante do typo mais perfeito; reformavam-se os quadros, em harmonia com as exigencias do serviço, attendendo ás justas aspirações do pessoal; procedia-se a uma profunda remodelação das tarifas geraes dos caminhos de ferro do Estado, unificando-as e harmonisando-as com as da Companhia Real.

A abertura á exploração da linha de Vendas Novas a Setil, á qual se pretendia attribuir funcções diversas das que naturalmente lhe pertencem de facilitar as communicações das provincias do sul com o centro e o norte do paiz, exigiu a adopção de rapidas providencias em defeza dos legitimos interesses do Estado. Não hesitei em obstar aos possiveis desvios de trafego para conservar ao fundo especial receitas que lhe pertencem e são consagradas ao desenvolvimento da viação accelerada. Para isso foram modificadas radicalmente as tarifas especiaes das linhas do Sul e Sueste e assegurada a intervenção da sua Administração no exame das tarifas e contractos da linha de Setil, melhorando-se ao mesmo tempo o horario e o serviço dos comboios d'aquellas linhas. Providenciei ainda ácerca da ampliação da estação do Barreiro, da construcção de uma ponte caes, seu complemento indispensavel, emquanto o prolongamento da linha até Cacilhas a não dota com um terminus conveniente.

Não foi esquecida a estação de Lisboa. Procurei assegurar a sua construcção, destinando-lhe local adequado em frente da alfandega e ordenando a delimitação do terreno para acabar de vez com opposições e resistencias injustificaveis.

Ao mesmo tempo que me esforçava por melhorar as linhas do Estado e dotal-as com valiosos affluentes, não descurei o aproveitamento da iniciativa particular pela acção de companhias concessionarias.

Estava por começar a linha de Guimarães a Fafe, em virtude de duvidas suscitadas sobre a applicação da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899. Resolvi essas duvidas, removi todas as difficuldades, conseguindo que se désse vivo impulso aos trabalhos de construcção. Mais tarde, mesquinhas paixões politicas suscitaram embaraços á escolha de local para a estação de Fafe, a que tive de pôr termo.

Encontrei concedida, com garantia de juro, a linha de Mirandella a Bragança, tendo, porém, a construcção de ser subordinada a um projecto dispendioso, susceptivel de melhoria que tornasse exequivel o emprehendimento. Sobre o assumpto tomei uma resolução, que assegurou em condições mais equitativas a construcção.

Da linha do Valle do Vouga achava-se publicado o alvará, mas a falta de approvação do projecto deixava indefinido e vago o praso da

construcção, que desde 1889 debalde se esperava. Remediei essa lacuna, levando os concessionarios a redobrarem as diligencias para obterem o capital necessario, perante a perspectiva da perda da concessão.

Entre Valença e Monsão estava concedido, havia muitos annos, um *tramway* a vapor sobre o leito da estrada. Os seus concessionarios tinham feito, ajudados de elementos politicos importantes, as mais pertinazes diligencias e esforços para obterem as vantagens da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, e até para se lhes transformar a concessão na de uma linha ferrea de um metro de largura em leito proprio, com garantia de juro, apesar de figurar, desde 1900, no plano da rede do norte, o prolongamento de via larga da linha do Minho, desde Valença até Melgaço.

Baseado nos pareceres das estações competentes, e pondo completamente de parte considerações politicas para só attender aos interesses publicos, annullei a concessão e mandei fazer o estudo de via larga.

Após dois concursos infructiferos para a concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, convencido da sua importancia e da possibilidade de se construirem, sem encargo real para o thesouro, abri novo concurso, com garantia de juro, pedindo ao mesmo tempo ás camaras auctori-

www.ocomboio.net

sação para as conceder n'aquellas condições. Ao unico concorrente que appareceu foi feita a adjudicação. O projecto de lei, que tivera parecer favoravel das commissões, cedeu o logar, em virtude da dissolução do parlamento e das calorosas instancias das regiões interessadas, a um decreto dictatorial, que teve por unico fim não deixar perder o ensejo, que talvez não voltasse, de dotar a provincia do Minho com tão importante melhoramento. Depois de laboriosas negociações e multiplos incidentes, em que á boa e leal intenção de bem servir corresponderam, por vezes, insinuações calumniosas, foi effectuado o deposito definitivo e celebrado o contracto, pelo qual o concessionario se obrigou á construcção e exploração dos novos caminhos de ferro.

Pela concessão da linha de Extremoz a Portalegre e Castello de Vide e seu ramal da fronteira a Aviz, feita nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, pude attender justas aspirações regionaes.

A serie de providencias, tomadas pelos meus antecessores e por mim, permittia impulsionar a viação accelerada nas regiões extremas do Paiz. Não me consentia, porém, o animo deixar privada de eguaes beneficios a zona central comprehendida entre o Mondego e o Tejo. Mas para isso era preciso classificar as linhas complementares e crear recursos para a sua construcção. Suscitei, n'ésse intuito, o cumprimento do decreto que mandara elaborar o respectivo plano, e apresentei ás Camaras um projecto que obteve parecer favoravel das commissões, e que por certo teria sido convertido em lei, se não fosse a queda do governo.

N'esta breve resenha de factos, que pretendo fazer, vão coordenados os mais importantes trabalhos da minha administração, a que não faltaram desgostos e horas amarguradas.

Que importa isso, porém, se da minha acção honesta e porfiada algum bem resultou para o Paiz?!

Ao sahir do Ministerio, após vinte mezes de governo, deixava em activa e adeantada construcção 224 kilometros de linhas ferreas por conta do Estado, e 250 concedidos a diversas emprezas.

Algumas palavras sobre o plano do presente livro.

Dividil-o-hei em duas partes. Na primeira farei a exposição rapida, mas documentada, das providencias que tomei, relativamente ás linhas construidas e exploradas pelo Estado, dividindo-a em quatro capitulos: o primeiro consagrado ás reformas administrativas effectuadas; o segundo aos actos tendentes a dotar as linhas do Estado com estações terminus convenientes; o terceiro á construcção das linhas complementares do Sul e Sueste; e o quarto á do complemento das linhas do Minho e Douro.

Na segunda parte, destinada aos actos administrativos respeitantes ás linhas concedidas a emprezas particulares, occupar-me-hei no primeiro capitulo das concessões ao norte do Mondego; no segundo das linhas complementares da do Sul e Sueste; e no terceiro das da zona central.

Quando outro valor não tenha, será este livro repositorio de factos que interessam á historia dos caminhos de ferro portuguezes, procurando ao mesmo tempo demonstrar que alguma cousa póde fazer quem administra, sobranceiro a facciosismos politicos, sem pruridos reformadores, obedecendo unicamente aos principios da justiça distribuitiva.

Por isso o publico.

PRIMEIRA PARTE

As linhas do Estado

www.ocomboio.net

CAPITULO I

A administração das linhas do Estado

Regimen da lei de 14 de julho de 1899. — Situação anterior. — O Conselho de Administração. — Reforma da contabilidade. — Publicação de contas. — Liquidação dos impostos. — Ampliação dos quadros. — Melhorias de promoção e de reforma. — Creação do serviço do trafego. — Unificação das tarifas geraes. — Remodelação das tarifas especiaes. — Reformas de horarios. — O rapido Porto-Medina. — Restaurantes nos comboyos. — Serviço nocturno no Tejo. — Material circulante. — Signaes de alarme. — Melhoramentos nas officinas. — O carvão do Cabo Mondego. — A lei de 1 de julho de 1903. — O primeiro emprestimo dos caminhos de ferro do Estado. — Estradas de accesso das estações. — O regulamento de passes.

Estou convencido de que teria sido impossivel conservar as linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste em posse do Estado, se não deixassem de vigorar os processos administrativos a que estavam sujeitas antes da promulgação da lei de 14 de julho de 1899.

A centralisação tornava a resolução de todos os negocios, ainda os mais simples, dependentes de despacho ministerial, só obtido depois de longas formalidades burocraticas.

Por isso mesmo os influentes politicos consideravam feudo seu os quadros do pessoal, conseguindo dos governos nomeações, promoções e transferencias, que raro eram determinadas pelas conveniencias do serviço ou pelo merito pessoal dos seus protegidos.

A falta de pontualidade nos pagamentos, devida aos orçamentos falseados, originava profundo descredito e dava como resultado a acquisição de materiaes em más condições. Chegou a ser preciso, por vezes, que o director de um dos grupos das linhas do Estado empenhasse a sua palavra para lhe ser fornecido carvão, para dia o seguinte, por um negociante do Porto que declarou terminantemente não o vender sem aquella garantia pessoal.

Seja-me licito transcrever alguns trechos do relatorio da commissão encarregada, por decreto de 6 de outubro de 1898, de estudar a reforma do regimen administrativo dos caminhos de ferro, pois são d'elle retrato fiel.

. . . . . .

Constituem essas linhas duas direcções distinctas, subordinadas ambas á auctoridade do ministro, que nomeia, promove e demitte todo o pessoal (salvo parte do jornaleiro), auctorisa e approva os contractos de importancia superior a 500$000 réis, ordena por intermedio da repartição de contabilidade os pagamentos e inclue o orçamento das suas despezas no do ministerio das obras publicas, submettendo-o á sancção parlamentar.

Nos fornecimentos de materiaes, feitos separadamente para as duas direcções, predomina o systema do concurso publico, adstricto a numerosas formalidades a que geralmente se não sujeitam as casas de primeira ordem, e que originam frequentes delongas, quer pelas demoras a que obrigam os processos quando respeitadas, quer pela annulação do concurso e abertura de outro quando preteridas. Medeia assim, não raro, entre o concurso e o fornecimento, tempo bastante para occorrerem consideraveis variações de preços e de cambios. Os pagamentos são feitos a requisição dos directores pelo Banco de Portugal, quando a repartição de contabilidade os ordena, decorrendo ameude muitos mezes entre a requisição na data fixada pelo contracto para o pagamento e a realisação d'este. Novas formalidades teem de ser cumpridas para o levantamento do deposito.

Resulta d'este systema que os materiaes se exgotam emquanto os processos de concurso transitam de instancia em instancia, vendo-se os directores obrigados, para não interromperem a circulação dos comboios, a pedir auctorisação para compras directas d'esses materiaes, que nem todos se encontram de prompto no mercado. A demora na adjudicação e a falta de pontualidade nos pagamentos, as perdas de tempo a que obrigam numerosas formalidades, afugentam a maior parte dos concorrentes, e levam os poucos intermediarios que a tudo se sujeitam a contar nos preços com um larguissimo coefficiente de segurança contra os possiveis prejuizos.

As direcções vêem-se sem força para compellir os fornecedores ao rigoroso cumprimento de contractos que o Estado é o primeiro a infringir não pagando nos prasos ajustados, e teem por vezes de receber materiaes de má qualidade (dá-se isto principalmente com o carvão) por não haver um *stock* que as emancipe das irregularidades do fornecimento.

Elevam-se a dezenas de contos de réis os prejuizos que resultam do systema seguido na acquisição de materiaes.

www.ocomboio.net

Pelo que respeita ao pessoal, deixam muito a desejar as regras estabelecidas para a sua admissão e promoção. Soffre a disciplina com a centralisação de quasi todos os negocios, que teem de ser resolvidos pelos ministros, sem conhecimento directo de pessoas e cousas e assediados pelas importunidades de patronos influentes que os interessados põem em acção e ás quaes mais facilmente poderia oppôr com firmeza os dictames da justiça e as conveniencias do serviço quem tem a responsabilidade immediata d'elle.

Mesquinhamente pago e em certos serviços insufficiente em numero, não tem ao menos o pessoal das linhas do Estado a justa compensação na segurança do futuro garantida pela lei, sob a fórma de uma aposentação equitativa. Teem-lh'a até hoje concedido os ministros, sem auctorisação legal, ou antes, fundando-se n'um principio de justiça superior á lei escripta, mas que melhor fôra que n'ella se achasse formulada em termos exequiveis.

. . . . . .

Pelo que respeita ás previsões orçamentaes, que os directores procuram approximar da verdade tanto quanto o permitte a injustificavel fixidez dos quadros, são formuladas em harmonia com a lei da contabilidade publica, em dois artigos sujeitos a numerosas subdivisões, referentes o primeiro ao pessoal e o segundo ao material e despezas diversas. Na sua incorporação no orçamento geral do Estado soffrem, porém, ulteriormente, profundos córtes, determinados por considerações de ordem politica e financeira, estranhas á gerencia das linhas. As exigencias inexoraveis de um serviço de caracter commercial, que tem de ser proporcionado á intensidade do trafego garantindo-lhe as devidas seguranças e facilidades, tornam illusorias economias realisadas apenas no orçamento, que deixa de ser a traducção fiel da realidade, collocando em situação verdadeiramente critica os directores, que de antemão conhecem a impossibilidade de cingir a despeza aos limites n'elle prescriptos.

Os comboios teem de circular; ha de se comprar o material indispensavel e acudir ao serviço com o pessoal necessario. Quando se approxima o fim do anno economico, provê-se á insufficiencia do orçamento despendendo adeantadamente a dotação do anno seguinte, o que é o mesmo que não haver orçamento. Outras vezes é á verba da despeza extraordinaria, destinada a novas construcções e a grandes reparações, que se pede reforço para a dotação da despeza ordinaria. Finalmente, a demora nos pagamentos aos fornecedores é ainda um meio de tornear a difficuldade.

. . . . . .

Não menos defeituosa que a previsão das despezas é a sua fiscalisação. É assombrosamente complicado o processo dos pagamentos. Multiplicam-se os documentos, avoluma-se com duvidosa utilidade um expediente que difficilmente póde ser verificado por quem n'elle superintende. Ao mesmo tempo as direcções acham-se isentas, quasi, de fiscalisação externa pelo que respeita a receitas cobradas, contrastando singularmente a sua autonomia n'este ponto com os liames que as prendem quando se trata de despenderem a sua dotação.

Taes são, fielmente retratados, os defeitos da actual organisação dos serviços nas linhas do Estado, que todo o zêlo e dedicação do pessoal dirigente e do que sob as suas ordens serve nem sempre póde impedir que produzam perniciosos fructos.

. . . . . .

Promulgada a lei de 14 de julho de 1899, destinada a prover de remedio tão lastimavel situação, dependiam os resultados do novo regimen, em grande parte, da escolha dos homens que deviam compôr o Conselho encarregado de dirigir a administração das linhas do Estado.

Dedicação, imparcialidade e perseverança eram requisitos indispensaveis para uma efficaz acção reformadora. Foi feliz n'essa escolha o ministro de então, sr. Conselheiro Elvino de Brito. A respeitavel personalidade do presidente, sr. Conselheiro Pereira de Miranda, cujos dotes de caracter alliados ao perfeito conhecimento pratico das coisas e a um grande tacto administrativo, se impõem á consideração e respeito de todos, encontrou nos outros membros do Conselho collaboradores competentissimos.

Era muito difficil a reorganisação que lhes foi confiada, e que só o tempo e a renovação do pessoal permittiriam completar.

Começou o Conselho por liquidar o passado, promovendo o pagamento das dividas aos fornecedores, na importancia de 160:000$000 réis, sendo já 74:000$000 réis do anno economico de 1899-1900. Ao mesmo tempo preparava os regulamentos necessarios para o bom andamento dos serviços, e ia acudindo com decisões rapidas, sem sujeição a fórmulas burocraticas, ás coisas mais urgentes.

Quando tomei conta da pasta das Obras Publicas estava muito adeantado esse trabalho preliminar e por elle reconheci que tinha no Conselho um auxiliar valioso, que merecia a minha confiança. Concedi-lh'a sem limites. Mas tambem nunca foi baldado o meu appello á sua leal cooperação.

Aqui lhe consigno os protestos do meu reconhecimento, especialisando o seu illustre secretario, sr. conselheiro Fernando de Sousa, que em todas as missões de que o encarreguei, tanto em Portugal como no estrangeiro, se houve sempre com inexcedivel zelo e superior competencia, contribuindo assim efficazmente para a boa resolução de algumas das mais difficeis questões que tive de decidir.

Tinha sido reorganisada a secretaria do Conselho para poder desempenhar cabalmente os serviços centraes.

Fôra approvado, por portaria de 16 de outubro de 1902, um regulamento provisorio de contabilidade. Estavam ultimados os trabalhos preparatorios para a sua execução, mostrando a necessidade de completar algumas das suas disposições. Pela portaria de 22 de junho de 1903 approvei o novo regulamento que devia substituir aquelle e entrar em vigor no anno economico de 1903-1904.

Conhecedor dos esforços que estavam sendo empregados para a organisação das contas de gerencia do periodo decorrido, complicadas pelo cahos em que se encontrava a 9.ª repartição de contabilidade, quando se effectuara a transição do antigo para o novo regimen, e pelas multiplas mudanças que em curto periodo se tinham dado na direcção do Sul e Sueste, não me abalaram o animo os insistentes prognosticos pessi-

www.ocomboio.net

mistas dos que declaravam no parlamento, e fóra d'elle, ser impossivel ultimar esse trabalho; e tive a satisfação de as vêr concluidas antes da minha sahida do ministerio e de ordenar a sua publicação. Ali estão claras e documentadas, mostrando de fórma inilludivel o crescimento do fundo de tão complexa quanto honrada e util administração.

Entrou em vigor o novo regulamento, achando-se iniciada e organisada commercialmente a escripturação, de modo que a contabilidade legal e a contabilidade technica se identifiquem.

A proposta que deu origem á lei de 14 de julho de 1899 destinava para o fundo especial os accrescimos de receita dos impostos de transito e sello, em todas as linhas do Paiz. A lei, porém, tal qual foi votada, restringiu essa receita ao accrescimo dos impostos do Minho e Douro, sobre o rendimento respectivo em 1897-1898, e aos das novas linhas que se fossem abrindo á exploração.

Na minha proposta, que foi convertida na lei de 1 de julho de 1903, procurei pôr termo a essa discordancia de preceitos legaes, relativos a dois grupos de linhas do Estado, fazendo reverter para o fundo especial os augmentos de impostos nas linhas do Sul e Sueste, em relação ao rendimento de 1901-1902.

O decreto de 27 de fevereiro de 1902, n'um louvavel proposito de simplificação, prescrevera

uma fórma facil de liquidar os impostos nas linhas do Estado, pela applicação de percentagens ao rendimento arrecadado. Desde, porém, que essas percentagens tivessem por base o rendimento liquidado do trafego, tornava-se inutil a destrinça diaria, nas thesourarias, da receita do serviço interno da do serviço combinado. Por decreto de 1 de julho de 1903 foram, pois, modificadas as disposições do decreto anterior, com maior simplificação ainda do serviço.

Com o mesmo intuito foi substituida nas estações a escripturação diaria pela dezenal.

Os quadros das direcções teem de soffrer frequentes remodelações, exigidas pela abertura de novos troços e pelas necessidades do movimento, de sua natureza crescente.

Assim, os quadros decretados em 23 de dezembro de 1899 tiveram de ser remodelados pelos decretos de 22 de dezembro de 1900, de 19 de junho de 1902 e de 10 de outubro do mesmo anno.

A experiencia tinha mostrado a conveniencia de separar o serviço do trafego do da fiscalisação e estatistica. Algumas providencias convinha tomar, para completar as normas seguidas nas nomeações e promoções de certas cathegorias e conceder melhoria de situação a diversos empregados. Urgia tambem providenciar sobre a reforma do pessoal de comboios, de cujo ven-

cimento só parte entra em conta para o calculo da pensão respectiva.

O decreto de 24 de dezembro de 1903, baseado na proposta do Conselho de Administração, remodelando quadros e vencimentos e modificando varios preceitos regulamentares, beneficiou consideravelmente o pessoal e attendeu as indicações da experiencia com vantagem do serviço. Já por despacho de 26 de fevereiro do mesmo anno eu tinha approvado o regulamento para admissão e instrucção dos praticantes do movimento, tomando depois varias providencias para assegurar a sua execução.

As linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro tinham tarifas geraes que, em muitas das suas disposições, differiam umas das outras e das da Companhia Real. A approvação, por portaria de 19 de junho de 1903, das novas tarifas geraes e especiaes da Companhia Real, a proxima abertura á exploração da linha de Vendas Novas a Setil, que acabava com o isolamento das do Sul e Sueste, exigiam, no intuito de simplificação, o estabelecimento de, quanto possivel, uniformidade de tarifas.

A remodelação das tarifas geraes foi de tal modo subordinada a esse proposito de unificação, que a tarifa unica para todas as linhas do Estado pouco differe, nas disposições e na redacção, da da Companhia Real, e até a numeração dos artigos é a mesma.

Eram numerosas as divergencias entre o parecer do Conselho de tarifas e o do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado. Pela portaria de 18 de março de 1904, que approvou as novas tarifas, attendi as ponderações que me pareceram justas, embora com sacrificio da uniformidade.

Auctorisei a suppressão completa do serviço de pequena velocidade nas linhas do Estado aos domingos, e n'alguns dos principaes dias santificados, obedecendo aos mesmos principios que me levaram a estabelecer, por decreto de 7 de maio de 1903, o descanço dominical para os empregados dos correios e telegraphos, e decretei tambem algumas disposições mais liberaes e favoraveis para o publico, como por exemplo a faculdade de cortar a viagem em qualquer estação intermédia, dentro do prazo da validade dos bilhetes.

Por portaria de 20 de julho de 1903 tornei extensiva ás linhas do Sul e Sueste a utilisação do serviço telegraphico pelo publico, facultada, ha muito, nas outras linhas do paiz.

A abertura proxima da linha de Vendas Novas exigia promptas e energicas providencias para a defeza dos interesses do Estado, figurando entre ellas a remodelação das tarifas especiaes das linhas do Sul e Sueste. A ella me referirei mais detidamente no capitulo respectivo, limitando-me agora a notar que, por despa-

www.ocomboio.net

cho de 25 de novembro de 1903, approvei provisoriamente um systema de tarifas especiaes, identicas na numeração, no objecto e na fórma de applicação ás da Companhia Real, o que simplificava muito o serviço, e com prescripções para obstar quanto possivel os desvios do trafego. A urgencia da reforma, a circumstancia de se tomarem para modelo tarifas que tinham obtido o voto favoravel do Conselho de tarifas, e a conveniencia de as submetter ao criterio da experiencia, levaram-me, para evitar delongas, a prescindir do exame do Conselho respectivo e a mandar pôr em vigor a reforma preparada.

Mas a par da reforma das tarifas impunha-se a dos horarios que, accelerando as marchas e desdobrando comboios, offerecesse mais commodidade ao publico.

Tive a satisfação de auctorisar comboios rapidos entre o Porto e Medina, e a innovação, n'elles e nos principaes do Sul e Sueste, do restaurante, que o publico tanto está apreciando, e ainda o estabelecimento de serviço nocturno regular de vapores no Tejo, dando ligação com comboios, a horas commodas para os passageiros.

A acquisição de material circulante foi objecto de particular solicitude do Conselho de Administração, em perfeita harmonia com os meus desejos. A compra de trinta e quatro carruagens para o Minho e Douro e a construcção de muitas outras para o Sul e Sueste, nas officinas do Barreiro, veio melhorar consideravelmente a exploração, dotando as linhas do Estado com material aperfeiçoado e modelar, com as commodidades modernas e campainhas de alarme em todas as classes.

Tive tambem o prazer de fixar a escolha do novo typo de locomotivas, segundo as exigencias da exploração das linhas do Minho e Douro, e de auctorisar a compra, em optimas condições de preço e qualidade, de quatorze locomotivas e duas carruagens automotoras de grande capacidade, deixando iniciados os trabalhos preparatorios para acquisição de mais quatro locomotivas Compound.

Egualmente approvei um novo typo de vapores para a navegação do Tejo, em condições de muito maior conforto para o publico do que os actuaes.

A construcção de wagons continuou nas officinas do Barreiro, para cuja ampliação gostosamente concedi todas as auctorisações que me foram pedidas. A visita official que tive occasião de lhes fazer confirmou o juizo que já tinha da alta competencia e actividade do habil engenheiro que as dirige, o sr. Luiz de Albuquerque d'Orey, do que lhe dei publico testemunho por uma merecida portaria de louvor.

Pouco antes da visita de S. M. D. Affonso XIII

providenciei para que se fizesse uma completa reforma do material do comboio real das linhas do Sul e Sueste, que se encontrava n'um estado verdadeiramente lastimoso.

Em 1900 o Conselho de Administração entabolara negociações com a empreza exploradora das minas do Cabo Mondego para o fornecimento de carvão ás linhas do Estado, em virtude do preço excessivo a que chegara o carvão inglez. Após consulta do Conselho de minas tinha-se então accordado nas bases de um contracto e effectuado as pesquizas indicadas por aquelle Conselho, para se ajuizar, com mais segurança, da pujança do jazigo, e celebrado em 3 de julho de 1903 o contracto de promessa de compra de vinte e cinco mil toneladas de carvão, por anno, em boas condições de preço e qualidade. Em vista dos resultados favoraveis das pesquizas realisadas, os srs. Guimarães & Bracourt, gerentes da empreza, propozeram, em 19 de abril de 1904, que pela Administração dos caminhos de ferro do Estado lhes fosse feito, por conta do carvão a fornecer, o adeantamento de 80:000$000 réis, destinados ás installações necessarias para dar maior desenvolvimento á lavra da mina.

O Conselho, ouvido sobre o assumpto, mandou proceder á avaliação das garantias offerecidas pelos proponentes na importancia de 202:000$000 réis, e reconhecendo que eram

mais que sufficientes, consultou favoravelmente, propondo a operação e indicando as clausulas que deviam ser estabelecidas no contracto.

Pela portaria de 14 de maio de 1904 conformei-me com esse parecer, sendo celebrado em 18 o contracto que approvei por portaria de 19.

Realisado o adeantamento, começaram desde logo com actividade os trabalhos para alargar a exploração da mina. A visita official que lhe fiz em 30 de maio causou-me a melhor impressão, e d'ella conservo as mais gratas recordações.

Creio ter prestado um bom serviço á economia do paiz, tornando possivel o aproveitamento em larga escala do carvão nacional. Todos os indicios eram de melhoria da sua qualidade á medida que se attingisse maior profundidade. Os outros paizes procuram valorisar e aproveitar os seus jazigos de combustivel, ainda quando de qualidade inferior. Entendi que deviamos fazer o mesmo.

A actual organisação administrativa dos caminhos de ferro do Estado obedeceu a dois fins: melhorar os serviços e desenvolver a construcção de linhas complementares pelo aproveitamento dos recursos do fundo especial, empregado como capital ou, de preferencia, consignado ao juro e amortisação de emprestimos realisados com esse intuito.

www.ocomboio.net

Logo no fim do primeiro anno economico da sua gerencia, propôz o Conselho de Administração que se realisasse uma operação de credito, expondo o plano que devia ser seguido e demonstrando a possibilidade da sua execução. Estavam então pendentes as negociações do convenio com os credores externos. Julgou por isso o governo inopportuna a operação proposta, e determinou que se fossem applicando as receitas do fundo especial á construcção de linhas e acquisição de material circulante. Mais tarde, em 1901, voltou o Conselho a propôr um modesto emprestimo de 300:000$000 réis, amortisavel em curto prazo, que havia a certeza de conseguir. Não foi tambem acceite o alvitre, e para assegurar recursos ás novas construcções ordenadas, auctorisou-se o emprego n'essas obras da parte necessaria da receita liquida, como adeantamento feito pelo thesouro ao fundo especial.

O Conselho não chegou a usar d'essa auctorisação, graças á realisação do primeiro emprestimo, que a promulgação da lei de 1 de julho de 1903 veio facilitar e cuja historia convem esboçar. Esta lei não trouxe innovações; limitou-se a alargar a auctorisação contida na base quarta de lei de 14 de julho de 1899, para o dispendio de 3.000:000$000 réis com determinadas construcções. A essa auctorisação veio pois juntar-se outra na importancia de 7.500:000$000

réis, relativa ás principaes linhas complementares e ás estradas de accesso das estações. O relatorio que precedeu a proposta de lei, que reproduzo em nota, póde bem supprir a justificação, que teria aqui logar, d'essa providencia, tendente a tornar o mais beneficos possivel os resultados do regimen administrativo das linhas do Estado. Por diversas vezes, na imprensa e no parlamento, foi desfigurado o seu caracter e alcance, affirmando se que tinha por fim auctorisar a realisação de emprestimos, com a garantia do fundo especial até ao limite de 7.000:000$000 réis. É bom, pois, restabelecer a verdade dos factos, e recordar os principios que regulam este assumpto.

O governo não carecia de auctorisação legislativa especial para contractar os emprestimos, cujos encargos coubessem nas disponibilidades do fundo especial. As faculdades para isso necessarias, deu-lh'as a lei de 14 de julho de 1899 e o seu regulamento de 2 de novembro do mesmo anno. Era preciso, porém, auctorisação para emprehender a construcção de novas linhas, além das que estavam enumeradas na base 4.ª d'aquella lei, e por isso é que elaborei e apresentei a minha proposta, que deixa mais livre a acção governativa dentro de limites bastante largos para poderem ser attendidas as circumstancias de occasião. A construcção de linhas por troços successivos a partir dos que estão em exploração

permitte fraccionar os trabalhos e accommodal-os sem desperdicio aos recursos disponiveis.

Era difficil obter em fins de sessão que fôsse discutida e votada em ambas as camaras uma providencia tão importante. Do que foi essa discussão, só por excepção uma ou outra vez eivada de facciosismo politico, dão testemunho os *Diarios das Sessões*. Ainda antes da discussão tive de resistir energicamente ás solicitações que de diversas partes me foram feitas para introduzir novas linhas na auctorisação pedida. Toda a gente se julgava no direito de exigir uma linha ferrea.

Seja-me licito testemunhar aqui o meu reconhecimento aos illustres relatores do projecto e aos oradores que o defenderam, especialisando o *leader* da maioria e relator na camara dos deputados sr. conselheiro José Gonçalves Pereira dos Santos, cujas superiores qualidades de intelligencia e de caracter mais uma vez se affirmaram brilhantemente no debate em que tão eloquentemente defendeu o meu trabalho.

Fôra dos incredulos da efficacia do regimen instituido em 1899. Perante os factos, porém, e em vista dos resultados d'uma experiencia de quatro annos, confessava com nobre franqueza que felizmente se enganara, e por isso não hesitava em associar-se a uma iniciativa tendente a impulsionar o desenvolvimento da viação accelerada. Honra lhe seja pela sua patriotica attitude.

Era preciso esclarecer a opinião e conquistar o seu apoio para fazer vingar a providencia que eu reputava de grande interesse publico. Para isso pedi a cooperação do illustre secretario do Conselho sr. conselheiro Fernando de Sousa que, verdadeiro apostolo dos caminhos de ferro, em conferencias realisadas successivamente em Setubal, no Porto, em Evora, em Braga e em Lisboa, expôz e justificou com a indiscutivel superioridade do seu grande talento e saber a economia e vantagens da proposta de lei pendente do exame do parlamento.

Não figuravam n'ella as linhas do Alto-Minho, que me parecia deverem fazer objecto de concessão. Sem antecipar o que sobre o assumpto referirei em capitulo especial, não devo deixar de consignar aqui que á votação da proposta com aquella omissão se teriam levantado grandes difficuldades, se não fosse a boa vontade e leal auxilio que encontrei em todos os deputados do Minho, os quaes n'essa occasião me deram provas inequivocas da mais absoluta confiança.

Foi tambem necessario remover os attritos que poderia suscitar a questão delicada das ligações das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões, previstas no plano approvado por decreto de 15 de fevereiro de 1900. Acceitei para esse fim o alvitre proposto pela Associação Commercial do Porto sobre o prolonga-

www.ocomboio.net

mento do ramal da Alfandega, sem renunciar á construcção, que reputo util e necessaria, da linha de circumvallação.

No capitulo seguinte terá melhor cabimento a explanação d'este ponto, a que aliás se refere detidamente o relatorio da proposta.

De nada valeria a nova lei sem a realisação do emprestimo. Baseado n'um lucido parecer do Conselho de Administração, que propunha uma primeira operação de credito na importancia de 3.000:000$000 réis dividida em duas séries de 1.500:000$000 réis, procedi ás negociações indispensaveis, em virtude da amavel deferencia do meu collega da fazenda, o sr. conselheiro Antonio Teixeira de Sousa, a quem incumbia a realisação do emprestimo, assentindo a que pelo Ministerio das Obras Publicas corressem os trabalhos. A historia d'esta operação foi por mim feita no relatorio de 10 de março de 1904, apresentado á Camara e que reproduzo em nota, dispensando-me por isso de a fazer de novo. Não vale a pena refutar as asserções calumniosas com que a proposito d'este emprestimo se pretendeu iniciar uma campanha de diffamação contra mim, porque por falta de base cahiu ella por si propria.

Mau grado vaticinios pessimistas, achava-se, emfim, realisado o primeiro emprestimo, com a garantia do fundo especial dos caminhos de ferro, provando-se assim que a lei de 1 de julho de

1903 fôra proposta nem promulgada para effeitos politicos, como se tentou fazer crêr. Por decreto de 21 de outubro foi feita a distribuição de fundos que vem transcripta no relatorio a que me referi. Destinaram-se 1:045 contos para construcção de linhas, 500 para acquisição de material circulante, 160 para melhoramentos nas linhas em exploração, 160 para construcção de pontes e estradas.

Não tendo sido acceite a proposta da Companhia dos Tabacos para a segunda série do emprestimo, indispensavel se tornava realisar nova operação no anno economico de 1904-1905. Estavam adiantados os trabalhos preparatorios para esse emprestimo, quando sahi do governo, e tive a satisfação de o vêr pouco depois contractado em condições ainda mais vantajosas que o anterior, mercê da melhoria do nosso credito e da situação desafogada do mercado.

Logo que entrei para o ministerio preoccupou-me a lamentavel falta de accesso de grande parte das estações dos caminhos de ferro do Estado, principalmente nas linhas do Douro, accusada em dois relatorios anteriores do Conselho de Administração, que mandei publicar. Nem a sua acção de fomento attinje inteira efficacia, nem o seu rendimento corresponde aos sacrificios que a sua construcção exigiu do thesouro, por falta de communicações entre as estações e os centros da população da zona tributaria.

Supprir a habitual deficiencia da verba destinada á construcção de estradas, considerando como obras complementares os troços a partir das estações a que dão accesso, e aproveitar para isso os recursos do fundo especial, cujas receitas se hão-de resentir favoravelmente da melhoria de communicações, foi o alvitre que propuz e logrei vêr approvado na lei de 1 de julho de 1903.

Na distribuição do producto do emprestimo foram destinados 80 contos á construcção de estradas, e na portaria de 28 de outubro de 1903 relativa a essa distribuição, tive em vista promover o rapido andamento de processos e a concorrencia de empreiteiros, encarregando a Administração dos caminhos de ferro de fazer os concursos e os pagamentos, ficando a fiscalisação dos trabalhos a cargo das Direcções de Obras Publicas.

Taes são as principaes providencias tomadas no curto periodo da minha gerencia com o proposito de melhorar a exploração das linhas do Estado. Pouco valeriam, porém, se não tratasse de as dotar com as convenientes installações nos seus terminus.

No capitulo seguinte referirei o que se fez com esse objectivo. Não darei, porém, este por terminado sem recordar uma reforma de secundaria importancia, mas que foi origem de profundos resentimentos e muitos despeitos. Refiro-me ao regulamento de passes de 7 de janeiro de 1904 e aos convenios entre a Administração dos caminhos de ferro do Estado e diversas companhias, cuja celebração promovi. Foram por elle supprimidas dezenas de passes, diariamente aproveitados sem correspondencia alguma de serviços. Tinham-me sido annunciados os dissabores e as difficuldades que ia suscitar esse acto tão simples de administração. Não falhou o prognostico, antes ficou muito áquem da realidade; porque entre nós, confundem-se favores usufruidos sem justificação com direitos indiscutiveis. Nem por isso, porém, me arrependo do que fiz, porque d'esse acto resultaram vantagens para o Estado.

www.ocomboio.net

CAPITULO II

Situação das linhas do Estado no que respeita ás estações terminaes

I. O terminus da linha do Sul. — Cacilhas-Barreiro. — Deficiencia e imperfeições da estação do Barreiro. — O prolongamento da linha do Sul, Barreiro a Cacilhas e a commissão technica de 1898. — A lei de 14 de julho de 1899. — O decreto de classificação de 1902. — Quatorze annos para a elaboração d'um projecto. — A concorrencia da linha de Vendas Novas ao Setil. — Approvação do projecto em 1903 e trabalhos preparatorios da sua execução. — Acquisição de material de dragagem. — O alargamento da estação do Barreiro. — Uma ponte-caes. — O prolongamento até Cacilhas e a futura ligação das duas margens do Tejo. — A actual estação provisoria. — O local para a estação fluvial do Sul, em Lisboa. — Estudos de 1897 e 1898. — O terrapleno em frente da Alfandega. — O juizo arbitral de 1902 na questão Hersent. — O projecto de 1903. — Opposições injustificadas. — A importancia do movimento fluvial do Sul e Sueste.

II. A escolha de terminus da linha do Norte. — A estação Central. — As ligações com Leixões. — A estação de Contumil. — Necessidade de uma estação de triagem. — A conclusão da estação Central. — Vicissitudes do projecto. — Systema de construcção. — Alargamento da esta-

ção da Alfandega. — O ramal da Alfandega a Leixões. — A Companhia das Docas. — Os diversos projectos do prolongamento do ramal. — Estado da questão em 1903. — Providencias tomadas. — A lei de 1 de julho de 1903. — A Associação Commercial do Porto. — Estudo do traçado marginal. — A linha de circumvallação, suas funcções. — A ligação com Leixões e os interesses do Porto. — Leixões porto de abrigo ou porto commercial. — O trafego de transito na linha do Douro, suas deploraveis condições na actualidade. — Escolha entre duas ligações. — A melhor solução.

Era singular, na verdade, a situação das linhas do Estado no que respeita ás suas estações terminaes. As do Sul e Sueste tinham no Barreiro uma installação deficiente e defeituosa, em Lisboa uma estação provisoria e mesquinha. N'uma e n'outra margem estava previsto o local para as estações definitivas, mas essas resoluções não surtiam effeito e encontravam opposição de muitos. As linhas do Minho e Douro não tinham em Campanhã espaço bastante para as exigencias do serviço. A estação Central estava apenas esboçada. A da Alfandega era uma acanhada nesga á beira do Douro nas mais angustiosas condições para o serviço. Das duas ligações previstas com o porto de Leixões, nenhuma existia.

Esforcei-me por prover de remedio tão lamentavel situação, que todos os dias se aggravava com o desenvolvimento do trafego; e d'essas

diligencias darei conta no presente capitulo, dividindo-o em duas partes, consagrada cada uma ao seu grupo de linhas.

I

O terminus das linhas do Sul e Sueste devia ter sido desde a origem em Cacilhas, em frente de Lisboa, onde a travessia fluvial é curta e facil a qualquer hora e os grandes fundos permittiriam atracação, carga e descarga rapida de navios de qualquer lotação em todas as alturas da maré. Como é sabido, porém, a construcção d'aquellas linhas não obedeceu a um plano racional de antemão traçado. Tiveram a sua origem no proposito de diminuir os incommodos da viagem por estrada até Vendas Novas, escolhendo-se-lhes para ponto de partida Aldeia Gallega.

Julgou-se em seguida preferivel o Barreiro, e ahi se construiu uma estação bastante grande, mas pessimamente situada para as relações com a via fluvial. Cresceu o trafego e com elle a necessidade de novas installações. Mais tarde julgou-se indispensavel um plano de obras enxertado sobre o existente e acanhado, embora o suppozessem accommodado a largas exigencias. Não tardou a experiencia em demonstrar a sua deficiencia e os defeitos de que estava eivado.

www.ocomboio.net

Por essa época fizera-se a concessão de uma linha do Pinhal Novo a Cacilhas, que annullava quasi o ultimo troço da linha do Sul, entregando a uma empreza concessionaria a testa da linha, mas que afinal se mallogrou.

Achava-se a Administração a braços com as difficuldades provenientes da falta de espaço no Barreiro e das condições da estação em curva, entalada entre edificios, atravessada ao centro por uma rua de muito transito, com uma forte rampa a meio do seu perfil longitudinal, com armazens de diversas épocas e varias orientações que tornavam irregularissima a disposição da linha, com um terrapleno de 70 metros apenas de largura a que só podiam acostar fragatas em meia maré, sem possibilidade de se carregarem directamente navios.

Tinha sido suspensa uma obra de alargamento que minorava a falta de espaço, sem remediar os defeitos da estação.

Prolongar a linha do Sul para Cacilhas e construir ali uma estação terminus, ordenada segundo um plano desafogado e racional, era a solução que melhor attendia as exigencias do serviço, aproveitando o existente. A commissão que em 1898 e 1899 elaborou o plano da rede complementar do Sul e Sueste, advogara calorosamente a construcção d'esse prolongamento, destinado a operar profunda transformação nas linhas que vae completar, tornando-as até Setubal em suburbanas de intenso movimento, permittindo, pela curta duração da travessia, multiplicar as carreiras fluviaes com o mesmo material, prolongal-as pela noite dentro, facilitando assim a organisação dos horarios, hoje tão difficil por causa das sujeições do serviço fluvial. Para as mercadorias, as facilidades offerecidas pelo local representam vantagens inapreciaveis. No relatorio da commissão demonstrava-se que, além de importante para a exploração, era indubitavelmente remunerador esse melhoramento.

A lei de 14 de julho de 1899 sanccionou essa doutrina, incluindo o troço do Barreiro a Cacilhas entre os que a base 4.ª auctorisava a construir, logo que houvesse recursos obtidos pelo fundo especial.

Já em 1890 o fallecido conselheiro Frederico Arouca mandara elaborar o projecto d'esse prolongamento, o qual, aliás, não satisfazia ás exigencias do serviço.

Em 1900 foi encarregado de fazer novo projecto o distincto engenheiro, sr. Costa Serrão, que submetteu o seu estudo a um plano de larga concepção, subordinado ao aproveitamento da energia mechanica das marés nos esteiros de Coina e do Judeu.

O decreto de 27 de novembro de 1902 incluiu na classificação das linhas da rede do Sul o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, como

não podia deixar de ser, depois da promulgação da lei de 14 de julho de 1899. Para abreviar a sua realisação foi destacado do projecto o do primeiro lanço, da bifurcação até á margem direita do esteiro de Coina, e mandado executar.

Quando entrei para o Ministerio, a proxima abertura da linha de Vendas Novas tornava ainda mais instante a necessidade de melhorar a testa das linhas do Sul.

Os que se empenhavam em lhes desviar o trafego para a nova linha viam claramente a superioridade de condições em que o seu estabelecimento em Cacilhas poria a exploração, e procuravam, portanto, suscitar embaraços e avolumar prevenções contra a construcção d'esse troço, capitulado de dispendioso e dispensavel, sem curarem de aquilatar a sua productividade e efficacia para transformar as condições da exploração.

Até se invocavam imaginarios prejuizos causados ás propriedades ribeirinhas!

Em 4 de julho de 1903 o Conselho Superior de Obras Publicas déra parecer sobre o projecto do segundo e terceiro lanços, comprehendendo as obras d'arte de Coina e Seixal e a estação de Cacilhas com todas as suas dependencias, e julgou o digno de approvação, tornando, porém, a sua execução dependente de sondagens geologicas mais numerosas e de certas modificações, que indicava.

Pela portaria de 11 de julho approvei o projecto e mandei effectuar sem demora as sondagens e preparar o programma e caderno de encargos do concurso para uma empreitada geral pagavel em seis annos. N'essa portaria eram minuciosamente prescriptas as modificações que deviam ser attendidas na construcção.

Para facilitar a vinda de concorrentes, era necessario exoneral-os da acquisição do material de dragagem. E como no Tejo são sempre necessarias dragagens, pareceu-me de incontestavel vantagem e de verdadeira opportunidade a compra de uma boa draga, razão porque a auctorisei e a de tres batelões para o transporte de lôdos.

Emquanto as obras de Cacilhas se não realisassem, a situação tornar-se-hia cada vez mais critica no Barreiro, por falta de espaço e de uma ponte-caes especial para embarque de minerio, descarga de carvão, adubos e outras mercadorias. Pelo Conselho foi proposta a conclusão, em condições economicas, do alargamento do terrapleno, que fôra suspenso quando se suppunha ser mais rapida a transferencia do terminus para Cacilhas.

Fôra em 23 de agosto de 1892 concedida a construcção e exploração de uma ponte-caes acostavel a grandes navios, e approvado mais tarde o projecto. Não chegou este a ser executado por falta de capital, sendo por portaria

www.ocomboio.net

de 6 de março de 1900, precedendo proposta do Conselho de Administração, declarada caduca essa concessão que entregara a um particular uma das mais importantes dependencias da estação principal.

Propôz-me o Conselho que se construisse a ponte por conta do Estado, pois ficaria em grande parte amortisada durante o periodo da construcção da estação de Cacilhas, e seria em seguida muito util para as descargas de carvão, visto continuar a estação do Barreiro a ser subsidiaria da de Cacilhas e seu valioso complemento.

A utilisação da draga no baixo do canal do Barreiro facilitaria o aprofundamento d'este, conjugado com as obras de Cacilhas e portanto o accesso de navios.

Dei o meu inteiro assentimento e approvação a esse plano de trabalhos por despacho de 5 de janeiro de 1904. Abriu-se concurso para o fornecimento de material de dragagem e para a construcção da ponte, fazendo-se as adjudicações por portarias de 13 de maio, 14 de junho e 17 de agosto d'esse mesmo anno.

Senti e sinto que pela demora que houve nas sondagens e na revisão do projecto do 2.º e 3.º lanços do troço do Barreiro a Cacilhas, não tivessem prompta execução as prescripções da portaria de 11 de julho de 1903.

Oxalá que não soffra maior dilação uma

obra de tão grande importancia e que ha de ser extraordinariamente benefica para as linhas do Sul.

Dei o louvor devido ao illustre engenheiro auctor do projecto. Assenti a todas as propostas que me foram feitas para assegurar a sua execução, resistindo ás repetidas instancias que junto de mim se empregaram para a pôr de parte. Por isso mesmo não regatearei applausos ao ministro que conseguir levar a cabo o emprehendimento.

Sei que das sondagens feitas se deprehende a conveniencia da revisão do projecto em condições que reduzirão consideravelmente a despeza e as difficuldades da execução, e que se está já procedendo a essa revisão, pondo-se de parte a ideia de aproveitamento da força das marés, seductora, é certo, e origem de interessantes estudos mathematicos do auctor do projecto primitivo, mas de duvidosa realisação pratica. Parece-me de bom conselho a renuncia a esse aproveitamento, mediante a sensivel diminuição do custo da obra, e é de esperar que breve termine esse longo periodo de estudos, iniciado ha quatorze annos.

É claro que o ideal, de que se não deve desistir, é a ligação das duas margens por uma ponte que traga a Lisboa os comboios do Sul, não em Muge onde obriga a longo circuito, mas entre Montijo e os Grillos, em seguimento de um

ramal partindo do Pinhal Novo e em continuação das linhas do Sul e do Valle do Sado.

Agigantada obra essa, prevista por Miguel Paes, que teve a seu favor o voto auctorisado da Associação dos Engenheiros Civis, tanto em 1877 como em 1899, quando ali se discutiu o plano da rede ferro-viaria e que é por egual importante para o trafego commercial e para a defeza de Lisboa.

Tão caro custará, porém, que não chegou ainda, nem chegará tão cedo, a hora da sua realisação. Muitos annos hão de passar até que possam applicar-se a empreza de tal vulto capitaes que agora melhor applicação teem na construcção de linhas complementares. Com dispendio incomparavelmente menor se attenderão em Cacilhas por emquanto as necessidades presentes, deixando para outra geração o coroamento da obra encetada. Taes serviços terá prestado então a estação de Cacilhas e continuará a prestar, embora limitado o seu trafego á zona da Moita a Cacilhas e Cezimbra, que por bem empregado se deve ter o capital que ali fôr dispendido.

Mas deixemos a margem esquerda, para referir o que em relação á estação de Lisboa tive ensejo de fazer.

Em Portugal tudo quanto se construe como provisorio dura sempre largos annos. Por isso a estação dos vapores do Sul e Sueste é ainda

hoje a humilde barraca que provisoriamente se construiu em frente do torreão occidental da praça do Commercio.

Fez-se o projecto dos melhoramentos do porto de Lisboa e contou-se n'elle com a estação, mas um dia o lanço da muralha e o aterro defronte da Alfandega, em que ella devia ser construida, sumiram-se no Tejo em virtude de um desmoronamento.

Em 1897 foi encarregada uma commissão technica de escolher local para a estação, chamando-se a sua attenção para o terrapleno em frente do caes de Sodré, a qual no seu relatorio de 14 de agosto do mesmo anno o condemna e propõe o terrapleno em frente da Alfandega.

Em relatorio de 20 de setembro de 1898 outra commissão technica pronuncia-se pelo mesmo local, entendendo que se deviam reservar para o serviço do Sul e Sueste pelo menos 180 metros de frente do muro, quando fosse reconstruido, o que foi approvado em outubro por despacho ministerial, sobre parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas.

Occorreu depois o juizo arbitral na questão Hersent, que prescreveu para a sua reconstrucção condições que tornaram o muro inacostavel, visto ficar o enrocamento da base á cota de um metro acima do zero hydrographico.

O Conselho de Administração mandou estu-

www.ocomboio.net

dar, posteriormente á sentença arbitral de 12 de julho de 1902, um projecto em que a crista do enrocamento desceria á cota de 2,5 metros, tornando o muro acostavel ás embarcações do serviço do Sul e Sueste, e deixando n'elle as recravas para dois desembarcadouros fluctuantes destinados á atracação de vapores. O excesso de custo em relação ao typo resultante do juizo arbitral seria de 30 a 40 contos, pagos á empreza Hersent pelo fundo especial dos Caminhos de Ferro.

Foi esse projecto proficientemente elaborado pelo distincto engenheiro, sr. Costa Serrão. O Conselho Superior d'Obras Publicas deu, porém, parecer desfavoravel, com o qual me conformei por despacho de 30 de junho de 1903 por não querer assumir a responsabilidade de o pôr de parte, visto tratar-se d'um assumpto essencialmente technico, no que fiz mal. D'ahi resultou a necessidade de novo projecto feito sobre as bases propostas pelo Conselho Superior d'Obras Publicas, provocando pouco depois alguns membros da Associação Commercial uma representação contra o estabelecimento dos serviços do Sul e Sueste em frente da Alfandega, onde entendiam deverem fazer-se unicamente installações para embarque e desembarque de passageiros, bagagens e mercadorias, com exclusão das do Caminho de Ferro do Sul, para cuja estação indicavam o terrapleno em frente do

caes de Sodré. Com estes protestos cooperava a Direcção dos serviços aduaneiros.

Ouvi sobre o assumpto o Conselho de Administração, que em consulta de 6 de julho de 1904 instou por que se continuasse a destinar-lhe a parte necessaria em frente da Alfandega procurando-se conciliar as exigencias do serviço fiscal com as do caminho de ferro. Segundo o projecto em elaboração ficavam 40 a 50 metros de muro junto da doca da Alfandega para serviço d'esta, o que era bastante.

Conformei-me com esse parecer por despacho de 16 de julho de 1904, auctorisando ao mesmo tempo o embarque e desembarque de passageiros dos paquetes do Brazil na ponte do Sul e Sueste, quando os vapores que os transportarem não puderem atracar ao caes das Columnas.

Proseguiam as diligencias para impedir a collocação da estação no local que lhe foi destinado, apesar de estar resolvido dar accesso a todo o seu serviço pela praça do Commercio e deixar á Alfandega uma larga faixa ao longo do edificio, prolongando-se até ao muro, em completa independencia do serviço do caminho de ferro.

Convencido da inanidade dos fundamentos d'essa opposição e da necessidade de lhe pôr termo, não quiz sahir do governo sem providenciar quanto em mim cabia. Por portaria de

17 de outubro de 1904 determinei que se procedesse á delimitação do terreno que em frente da Alfandega devia ser destinado á estação, entregando-o desde logo á Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Oxalá que esta resolução consiga acabar com um litigio sem razão de ser e permitta dotar em curto praso as linhas do Sul e Sueste com uma estação fluvial digna d'esse nome, bem collocada, com facil accesso e proporcionada ao seu trafego sempre crescente,

A sua importancia é tal que o numero dos passageiros, que em 1890 era de 272:650, em 1903 foi de 440:847; a tonelagem de mercadorias subiu em egual periodo de 26:011 toneladas a 43:254; e o rendimento do serviço fluvial passou de 50:624$967 a 82:007$850 réis.

As obras feitas no porto de Lisboa teem por consequencia forçada a disseminação dos serviços fiscaes ao longo da margem em vez de os concentrar na Alfandega grande, embora o commercio continue a aproveitar ali os armazens pombalinos, sem prejuizo, porém, de um serviço importantissimo que não tem outro local onde possa ser installado. Para as relações d'esses armazens com o rio, basta a doca e o lanço de muro que lhe reservei.

II

São sabidas as vicissitudes por que passou a escolha do local para a estação da linha do Norte, no Porto, que tambem o devia ser da do Minho. Hesitava-se perante a difficuldade da passagem do Douro a ponto de se contar nos primeiros projectos com a estação terminal na parte baixa de Villa Nova de Gaya, junto da avenida esquerda da ponte pensil.

Depois de varios estudos, que tinham por objectivo Campanhã primeiro e depois as Fontainhas e o campo do Cyrne, optou o Governo por este ultimo local, que se suppunha conveniente para a sahida das linhas do Minho e de Traz-os-Montes.

Durante a discussão do respectivo projecto de lei para um accordo com a Companhia Real, foi aventada pelo illustre engenheiro Sousa Brandão, a ideia de fazer a estação terminus nos terrenos do convento de S. Bento da Ave-Maria.

Foi afinal promulgada a lei de 25 de janeiro de 1866, approvando o contracto com a Companhia Real para a construcção no campo do Cyrne. As difficuldades occorridas para o cumprimento d'este levaram-na, porém, a propôr outra solução, que encurtava muito o trajecto

www.ocomboio.net

entre as Devezas e o Porto, collocando-se em Campanhã a estação commum ás linhas do Norte e Minho. A carta de lei de 26 de fevereiro de 1875 approvou as bases do accordo que tinha de ser celebrado, e que foi reduzido ao contracto de 6 de março do mesmo anno.

Era indispensavel pôr as linhas ferreas que servem o Porto em relações directas com o rio. Resolveu-se, pois, construir um ramal que as ligasse com a Alfandega, para o que foi promulgada a lei de 23 de junho de 1880. Em 20 de novembro de 1888 abriu-se á exploração o ramal da Alfandega.

No mesmo anno era ordenada a construcção da chamada linha ferrea urbana, constituida pelo troço entre Campanhã e a estação Central, que junto da praça de D. Pedro se abriu á exploração provisoria em 8 de novembro de 1896.

A construcção do porto de Leixões e a sua forçosa utilisação como porto commercial exigiam a ligação d'este com as linhas do Minho e Douro. A lei de 29 de agosto de 1889, sobre a exploração d'aquelle porto e das linhas de Salamanca á Barca d'Alva e a Villar Formoso, prescrevia que a companhia concessionaria construisse o prolongamento até Leixões do ramal da Alfandega, segundo o projecto que o governo apresentasse.

Eram consideraveis, como veremos, as difficuldades que offerecia a sua execução, levando

o Conselho Superior de Obras Publicas a alvitrar em 1899 a construcção de uma linha de circumvallação que, partindo do kilometro 2,5 da do Minho, proximo de Campanhã, visto que o Porto se oppunha á ligação directa de Leixões com Ermezinde, circumdasse a cidade e fosse a Mattozinhos.

A commissão technica que presidiu ao inquerito decretado em 6 de outubro de 1898, relativo ao plano da rede complementar, propôz essa linha, que foi classificada por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

Achava-se, pois, definido o systema de communicações entre o Porto e as linhas ferreas que n'elle entestam. Quatro estações o deviam servir: a de Campanhã, tendo por estação subsidiaria a de Contumil no entroncamento da linha de circumvallação, a estação Central, a da Alfandega e a de Leixões.

A estação de Campanhã fôra ampliada ultimamente, não sendo possivel, sem enormissimo dispendio, conquistar espaço que a tornasse mais desafogada. Estava pendente um litigio com o empreiteiro d'uma passagem inferior, de que dependia a modificação do systema de linhas e o aproveitamento da segunda via para S. Bento. Procurei pôr-lhe termo por uma solução equitativa.

Accentuava-se cada vez mais a falta de espaço, sobre tudo para linhas de deposito de ma-

terial e de composição e decomposição de comboios.

Impunha-se a solução, adoptada em todos os grandes centros, de transferir esse serviço para uma estação chamada de triagem, subsidiaria da de Campanhã. O local para ella estava já escolhido e o projecto elaborado, de modo que a nova estação de entroncamento da linha de circumvallação podia ser construida independentemente d'esta, como obra complementar da do Minho. Estava orçada em 165:500$000 réis, podendo, porém, ser adiada parte da despeza. Approvei o projecto por portaria de 16 de maio de 1903, e logo que se acharam assegurados recursos, foi publicado o decreto de 10 de setembro do mesmo anno, mandando proceder á sua construcção, hoje bastante adeantada.

Faz parte do projecto a segunda via entre Campanhã e Contumil, cuja construcção foi tambem auctorisada e que em futuro proximo terá de ser prolongada até Ermezinde.

Procurei por este modo melhorar as condições do serviço da estação de Campanhã. Não podiam, porém, ficar esquecidas as outras.

A estação Central estava aberta á exploração provisoria para o serviço de passageiros e recovagens, a que foi adaptado o caes coberto do lado da rua da Madeira. Estavam quasi concluidos os trabalhos da infrastructura do lado

da rua do Loureiro. Faltavam, porém, o edificio de passageiros, a cobertura e as respectivas plataformas. Havia annos que se trabalhava na elaboração de projectos, que se succediam uns aos outros.

Em 1899 fôra mandado contar no edificio com as installações necessarias para o serviço dos correios e telegraphos, que deviam ser collocadas sobre o caes coberto da rua do Loureiro e no corpo lateral do edificio principal. As estações competentes ponderaram que essa installação, desafogada para as necessidades presentes, não tardaria a ser insufficiente, sem possibilidade de alargamento, não convindo, por isso, reunir ali os serviços do caminho de ferro e os telegrapho-postaes. Não havia senão prejuizo para os primeiros, sem vantagem para os segundos.

Por despacho de 4 de agosto de 1902 tinham sido approvadas essas conclusões e ordenada a elaboração de novo projecto em que se não contasse com as repartições dos correios e telegraphos.

Desejoso de melhorar as condições do serviço e de apressar a construcção de um edificio para estação digno do Porto, fiz activar a conclusão do projecto, que approvei por portaria de 16 de maio de 1903, mandando fazer a revisão da fachada, afim de simplificar a sua ornamentação. O novo projecto foi approvado por portaria de 22 de abril de 1904.

www.ocomboio.net

Em dezembro de 1902, a fabrica *A Constructora*, do Porto, tinha apresentado uma proposta para a construcção do edificio por empreitada geral paga em quinze annos, que não foi julgada acceitavel pelo Conselho de Administração, por não valer a pena combinar uma empreitada de construcção com uma operação financeira, embora pequena, que diminuiria o numero de concorrentes.

Em 16 de maio de 1903 encarreguei o Conselho de estudar o systema de construcção que devia ser seguido, recorrendo-se quer á empreitada geral quer a empreitadas parciaes, adjudicadas simultanea ou successivamente; e a conveniencia de pagar em annuidades a empreitada geral, devendo, n'essa hypothese, dizer se conviria fixar o juro da mora ou deixar a sua determinação á praça, e tambem indicar o meio de provêr aos encargos da construcção.

O Conselho foi de opinião que se aguardasse a votação da proposta de lei sobre a construcção das linhas complementares, pendente do exame do parlamento; que se realisasse em seguida o emprestimo, do qual proviriam recursos para a construcção, e que era preferivel o emprego das empreitadas parciaes. Com este parecer me conformei por despacho de 30 de maio.

Apenas vi assegurada a obtenção de recursos, ordenei por decreto de 10 de setembro de 1903 a construcção da estação, auctorisando o emprego

do systema de tarefas ajustadas por unidade de trabalho, que desde logo começaram e até agora teem proseguido com toda a actividade sob a intelligente direcção do engenheiro; sr. Bazilio Alberto de Sousa Pinto.

Eram e são defeituosissimas as condições da estação da Alfandega. Falta espaço para deposito de mercadorias, o que torna moroso o serviço, obrigando aquellas a prolongado e dispendioso estacionamento em barcas. Estavam quasi concluidas algumas obras que a melhoravam um pouco, sem todavia a ampliar.

No plano geral de melhoramentos da margem do Douro figura um duplo caes, parte submersivel e parte insubmersivel. Muito conviria que ao menos a primeira secção das obras, comprehendida entre a ponte D. Luiz e a Alfandega, fosse executada quanto antes, para alargar o recinto da estação e proporcionar terreno para novas linhas e deposito de mercadorias. O elevado custo d'essa obra tornava, porém, difficil a sua prompta execução.

Havia um meio de o diminuir sem prejuizo do plano geral: era adiar a construcção do caes exterior submersivel. Foi por isso mandado elaborar em separado o projecto do caes insubmersivel, que ficou submettido ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas, quando sahi do Ministerio e que tencionava mandar executar logo que fosse approvado. A despeza foi re-

duzida a cerca de 169:000$000 réis, conquistando-se 7:000 metros quadrados para o serviço da estação.

Foi esse projecto approvado e mandado executar por portaria de 29 de novembro de 1904.

Em março de 1904 auctorisei a acquisição de quatro guindastes para a estação da Alfandega.

Mas todas estas providencias, aliás de incontestavel utilidade, seriam méros paliativos, sem a ligação das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões.

Desde 1889 que está determinada a apropriação d'este para o serviço commercial, e confiada á Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares a execução das obras necessarias, das quaes faz parte o prolongamento do ramal da Alfandega. Essa obrigação e a contagem correlativa de prasos só se tornarão, porém, effectivas quando o Governo entregar á Companhia os projectos que devem ser executados.

Apenas assumi a gerencia da pasta das Obras Publicas, foi este um dos assumptos que mais mereceu a minha attenção, e, por isso, procurei inteirar-me immediatamente da situação em que se encontrava. Pelo que respeita ás obras do porto de Leixões e das margens do Douro, estava uma grande commissão encarregada de propôr um plano definitivo de trabalhos.

Era necessario pôr termo á situação creada pela falta de um projecto approvado para a linha da Alfandega a Leixões. Havia um de 31 de março de 1888, mandado modificar em 1889, e tinha-se feito em 1897 uma variante de que resultava a economia de perto de 300 contos.

Em 1899 tinham sido approvadas as conclusões do parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, indicando a necessidade de revêr a serie de preços anterior á crise de 1890, e á alteração dos cambios, e de se estudar um traçado rigorosamente marginal, do Ouro em deante, contornando o Castello da Foz e seguindo ao lado da estrada até Mattozinhos.

Estavam esses trabalhos por fazer. Em portaria de 15 de abril de 1903, suscitei, pois, o cumprimento do despacho ministerial de 1899, determinando que a Direcção do Minho e Douro elaborasse sem perda de tempo o estudo ordenado e fizesse a revisão do orçamento dos projectos anteriores.

Logo que lhe constou que ia ser apresentada a proposta de lei para a construcção das linhas complementares, a Associação Commercial do Porto representou, instando pelo prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões, promptificando-se a construil-o nas mesmas condições da Companhia das Docas, se esta o não fizesse.

Além da portaria citada, destinada a sub-

www.ocomboio.net

ministrar as bases para uma resolução, mandei recommendar á Direcção do Minho e Douro que tivesse em consideração as indicações da Associação nos estudos que estava fazendo, de modo que se attendessem o melhor possivel as conveniencias do commercio. Tendo ouvido o Conselho de Administração sobre a proposta, não duvidei accrescentar ao projecto de lei um artigo, auctorisando o Governo a transferir para a Associação Commercial o encargo da construcção do prolongamento, no caso de o não poder cumprir a Companhia das Docas, auctorisação que a lei de 1 de julho de 1903 contém.

Pretendia a Associação Commercial conquistar ao rio terreno para um entreposto no Ouro, servido directamente pelo ramal, oppondo-se, porém, a que o traçado seguisse marginal d'esse ponto em deante.

O reconhecimento feito pela Direcção do Minho e Douro mostrou que depois de ir ao Ouro o traçado só se podia internar, mediante um extenso tunnel ou atravessando a parte alta da Foz, á custa de carissimas expropriações.

Não havia, pois, senão duas soluções: o traçado de 1888, melhorado pela variante de 1897, revendo se o orçamento, ou a directriz rigorosamente marginal. Passado tempo instei pela apresentação dos trabalhos ordenados. Estavam então concluidos os estudos no campo do traçado marginal. Pronunciou-se energica e unanimente contra elle a opinião do Porto, representada pelas suas principaes corporações, como a Camara Municipal e a Associação Commercial, e ainda pela imprensa, allegando que a linha iria prejudicar as praias e desfeiar um dos mais bellos passeios do Paiz, depreciando as magnificas edificações ali construidas.

Confesso que nunca sympathisei, por anti-esthetico, com este caminho de ferro, aliás dispensavel, e por isso mandei com prazer, por despacho de 12 de julho de 1904, suspender a elaboração do projecto e ultimar os restantes estudos ordenados pela portaria de 1903. Á Direcção apenas lhe faltava revêr o orçamento dos projectos e fel-o rapidamente, chegando á conclusão de que o custo do prolongamento, segundo a directriz de 1888, seria de 681 contos approximadamente. Mas como o projecto terminava em Mattozinhos, faltando-lhe a passagem de Leça e a estação d'esse nome, o seu custo elevar-se-ia, com essas obras, a 781 contos.

Ficaria o ramal com perfil accidentado, entranhado em numerosos tunneis que o tornariam pouco proprio para o movimento de passageiros, sem possibilidade de segunda via, a não ser á custa de enorme dispendio, aggravado na parte entre a Alfandega e Campanhã, com uma fortissima e extensa rampa, parte em tunnel, e atravessando de nivel uma das principaes ruas da cidade.

Se não houvesse outra ligação possivel com Leixões, não se deveria hesitar perante o sacrificio que ella exigia. Em 1899, porém, o Conselho Superior de Obras Publicas, impressionado pelas difficuldades do prolongamento do ramal, lembrou a conveniencia de uma linha que, sahindo da do Minho, entre Campanhã e Rio Tinto, circumdasse a cidade e fosse a Leixões.

A commissão technica encarregada de elaborar o plano das linhas complementares ao norte do Mondego, por decreto de 6 de outubro de 1898, propôz a inclusão n'esse plano da chamada linha de circumvallação, do kilometro 2,5 a Leixões, adduzindo em seu favor a necessidade de desafogar a estação de Campanhã, e assegurar uma ligação facil com Leixões, que ao mesmo tempo servisse o trafego suburbano.

Correu o inquerito sem opposição contra este alvitre, que obteve o voto favoravel das corporações consultivas, e foi sanccionado pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900, que classificou a linha proposta.

O Conselho de Administração, convencido da importancia d'ella e attendendo ás prescripções do decreto de 6 de outubro de 1898, mandou em 1900 estudar o respectivo projecto, determinando que se elaborasse em separado o da estação, considerada subsidiaria da

de Campanhã. O local indicado em Contumil prestava-se, mediante um rebaixamento da linha, ao estabelecimento de um patamar de extensão sufficiente. Do Ministerio da Guerra foi solicitada a assistencia de um delegado technico para acompanhar o estudo da linha, tão importante para a defeza da cidade.

Difficuldades provenientes da falta de pessoal technico demoraram o começo dos estudos, que só puderam ser iniciados em abril de 1902. O projecto foi mandado elaborar para duas vias, como convinha.

Em setembro de 1904 foi apresentado e submettido ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas, ao mesmo tempo que a revisão do orçamento do lanço da Alfandega a Leixões.

Essa tão importante ligação já havia sido por mim incluida na proposta de 1903, transformada na lei de 1 de julho do mesmo anno.

Duas funcções lhe incumbem: facilitar as relações directas das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões e desenvolver o trafego suburbano, servindo os arrabaldes da cidade por *tramways* entre a estação Central e Leixões. Para isso foi projectado sem tunneis, nem reversão para o lado de Campanhã.

Na reversão para o lado de Rio Tinto nenhum inconveniente havia, visto ser de triagem a estação de Contumil, onde se concentrarão os

www.ocomboio.net

wagons para serem classificados e distribuidos pelas diversas direcções a que são destinados.

Quando se fizer sentir de futuro a necessidade d'essa ligação sem reversão para o Norte, o que só muito tarde succederá, facil é estabelecel-a, e já está reconhecida, em direcção a Ermezinde.

O estudo foi feito, como disse, para duas vias, devendo ser na primeira phase calculados todos os trabalhos menos a superstructura da segunda via. O custo respectivo é orçado em 500 contos, reduzindo-se a 400, se se adiar o prolongamento além de Mattozinhos. N'este calculo não entrou o custo da estação de Contumil, necessaria mesmo quando se não construisse a linha de circumvallação. Não tendo sido apresentado o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas antes da minha sahida do Ministerio, não pude ultimar este importante assumpto, mas deixei ao meu successor a auctorisação que obtive para a sua construcção.

Qual é a solução mais conveniente aos verdadeiros e legitimos interesses do Porto?

Ou no porto de Leixões tomam incremento as operações commerciaes, ou apenas se lhe attribue o papel de porto de abrigo. Porto commercial é já hoje, e estão previstas e combinadas com a Companhia das Docas obras para melhor o dispôr para essa funcção, que só póde ser ca-

balmente exercida mediante ligação com as linhas do Minho e Douro e com a parte da cidade, junto da Alfandega, em que é mais intensa a vida commercial.

Se se pretende ter Leixões apenas para abrigo de navios, não tem justificação o consideravel dispendio exigido por aquella ligação, seja qual fôr a directriz escolhida. Não creio, porém, que se possa hoje attribuir tão modesta missão a uma obra que representa pesado sacrificio e deve conjugar-se na sua acção commercial com o porto interior do Douro.

Ou se dão ao commercio maritimo todas as facilidades e se asseguram rapidas e commodas relações com o systema ferro-viario do Paiz, ou havemos de renunciar ao trafego de transito, que se pretendeu conquistar com a construcção da linha de Salamanca, tão onerosa e até hoje sem compensação.

Quaesquer diligencias para desenvolver esse trafego mallogram-se ante as difficuldades do embarque e desembarque. Basta citar um facto. A Direcção do Minho e Douro pagou em 1904, pelo serviço de estiva no rio, das dezoito mil toneladas de carvão, recebidas para o seu consumo, 6:130$000 réis, sendo só de demora de barcas 2:820$000 réis. Cada tonelada foi, pois, aggravada com 330 réis de despeza, que podia ser muito reduzida.

Por este exemplo se poderá julgar do res-

tante trafego. Urge pôr termo a tal situação. Façam-se as obras necessarias e convenientes nos caes da cidade, melhore se a barra, mas aproveite-se e complete-se Leixões, se não quizermos vêr desviado para outros portos o movimento commercial que lhe pertenceria, se bem o pudesse servir.

Entre esses melhoramentos não póde deixar de figurar a ligação do caminho de ferro.

Duas estão indicadas.

Devem-se construir ambas simultaneamente, gastando-se perto de 1:300 contos?

Quem ousará exigir do thesouro tão pesado sacrificio, com prejuizo de regiões desprovidas por completo dos beneficios da viação accelerada?

Bastará uma? Certamente, ao menos por estes annos mais proximos.

Qual merece n'esse caso a precedencia?

Quem examinar o assumpto desapaixonadamente, ha de dal-a sem duvida á linha de circumvallação.

Custa muito menos, ainda mesmo quando construida para duas vias, desvia de Campanhã o movimento da linha nas relações com Leixões, simplificando assim o serviço, e além de realisar o desideratum da ligação com Leixões para o trafego de mercadorias, comporta em optimas condições um trafego suburbano de passageiros que ha de attingir rapidamente grande importancia, promovendo a expansão da cidade, o que não succede com o ramal da Alfandega.

Objecta-se contra essa construcção que o Porto é prejudicado «*por uma solução inteiramente adversa á manutenção e desenvolvimento dos seus justos e attendiveis interesses pelo desvio que necessariamente promoverá da corrente do movimento de passageiros e do trafego mercantil do seu centro natural.*»

É preciso, diz-se, que a mercadoria venha de Leixões á estação da Alfandega, para ser recebida pelos armazens d'aquella zona da cidade e distribuida por elles ao commercio a retalho das provincias.

Isso mesmo se consegue sem o minimo onus para a mercadoria, adoptando para o transporte, entre Leixões e a Alfandega, por Contumil, a mesma distancia de applicação que pelo traçado directo. A taxa é menor, mas a Administração poupa os juros da enorme differença de custo das duas linhas, e tem ainda a receita do trafego de passageiros que no ramal da Alfandega não haveria.

Desde que a mercadoria pague o mesmo, o itinerario só interessa a quem transporta, como nos tempos da lucta entre a Companhia Real e a da Beira Alta, em que os transportes de mercadoria do Porto para a Guarda se faziam por Abrantes, sem augmento de despeza por tão grande percurso.

www.ocomboio.net

Reconheço a utilidade de prolongar até ao Ouro o ramal da Alfandega, se se fizerem as obras projectadas na margem e fôr estabelecido o entreposto n'aquelle local. Esse prolongamento, porém, deveria fazer-se por fóra da Alfandega, rigorosamente marginal sobre a faxa obtida pela rectificação, evitando os tunneis, a passagem de nivel na rua da Alfandega, e as carissimas expropriações. Chegado ao Ouro até ao ponto conveniente para o serviço commercial é inutil, pelo menos em futuro proximo, o prolongamento até Leixões.

Com a linha de circumvallação e o prolongamento indicado do ramal da Alfandega são attendidas todas as conveniencias da cidade harmonisadas com os interesses do Estado. Dentro em pouco se desenvolverá o trafego de transito na linha do Douro, e quando chegar a opportunidade da exploração dos jazigos ferriferos de Reboredo e das pedreiras de Vimioso, não lhe servirá de obstaculo a falta de transporte directo e de facil embarque.

Tal é o meu modo de vêr sobre tão importante assumpto. E estou certo que o tempo e o exame desapaixonado dos factos dissiparão as apprehensões injustificadas que a linha de circumvallação suscitou e que a opinião publica bem orientada e esclarecida lhe será favoravel.

CAPITULO III

Linhas complementares da rede do Sul e Sueste a construir pelo Estado

I. O plano da rede do Sul. — Decreto de 1902. — Duas linhas addicionadas ao plano de 1902. — A linha do Algarve. — A visita regia em 1897. — Construcção do ramal de Portimão. — O troço de Portimão a Lagos. — O prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio. — A estação de Villa Real e as relações com a Hespanha. — Commercio de exportação. — Carreiras de vapores no Guadiana.

II. O traçado da linha de Leste. — As suas ligações com as linhas de Sul e Sueste. — A portaria de 1862. — Leis posteriores. — O prolongamento da linha de Evora a Elvas e o plano da rede. — Reclamações injustificadas. — Affirmação dos direitos do Estado. — A construcção da linha de Estremoz a Villa Viçosa.

III. A linha de Evora a Ponte de Sor. — Defeza do trafego das linhas do Estado. — A construcção do troço de Evora a Mora. — A ponte sobre o Raia.

IV. A linha do Guadiana. — Ligação directa de Lisboa a Zafra. — O plano de 1902. — A melhor ligação com a Andaluzia. — A construcção do troço de Evora a Reguengos.

V. A rede ferro-viaria ao sul do Tejo; seus defeitos. — O melhor caminho para o Algarve. — A linha do Sado,

alvitrada em 1898. — A sua classificação em 1902. — A passagem de Marateca; sua exequibilidade. — O prolongamento do ramal de Setubal até ao caes da cidade. — Difficuldades do traçado. — A intervenção da camara de Setubal. — A linha do Sado e a lei de 1 de julho de 1903. — Reunião em Setubal. — Generosa iniciativa do sr. José Maria dos Santos. — Questões emergentes dos estudos; sua resolução.

Encarregadas, pelo mesmo decreto de 6 de outubro de 1898, duas commissões technicas de propôr o plano das linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado nas regiões extremas do Paiz, não tiveram eguaes destinos os seus trabalhos.

Foi a do Sul a primeira a apresentar o relatorio.

E, todavia, em 15 de fevereiro de 1899, estava publicado o decreto de classificação das linhas ao norte do Mondego, depois de ouvidas as estações consultivas, emquanto que a rede do Sul era objecto de demorada discussão entrecortada por phases diversas da Commissão superior de guerra, ameaçando protelar indefinidamente a resolução do assumpto.

Afinal veio o decreto de 27 de novembro de 1899 pôr termo a essa indeterminação, fixando o plano da rede e justificando-o n'um minucioso relatorio, em que se ponderava que se algumas linhas propostas ficavam por classificar, isso não significava a sua condemnação,

pois o plano decretado não podia ter fóros de immutabilidade nem pretensões de attender todas as necessidades futuras.

N'outra étape se estreitariam opportunamente as malhas da rede.

Ficaram assim de fóra as linhas de Estremoz a Portalegre, e a do Valle do Sorraia: de Souzel por Aviz e Couço á Quinta Grande, ligando-se ahi com a de Vendas Novas ao Setil.

Quando entrei para o Ministerio estavam pendentes pedidos de concessão d'esta ultima linha, cuja acção de fomento deve ser incontestavelmente benefica.

Tinha-lhe sido favoravel o inquerito e o voto das corporações consultivas, apenas com a restricção de ser de via reduzida, em harmonia com os principios que tinham presidido á apreciação do plano da rede sob o ponto de vista militar. Entendi, pois, que chegara a opportunidade de o completar n'esse ponto, e por decreto de 7 de maio de 1903 addicionei-lhe a linha de Estremoz a Portalegre, que poderia ser prolongada a Castello de Vide e a Villa Velha de Rodam, e a do Sorraia: de Fronteira ás proximidades de Coruche, com a condição de terem a largura de via de um metro.

Na segunda parte d'este livro narrarei as diligencias empregadas para as fazer construir. Antes de recordar o impulso dado á construcção das linhas ao sul do Tejo por conta do Estado,

www.ocomboio.net

tinha aqui natural cabimento uma breve referencia á fórma por que se ampliou o plano da viação accelerada no Alemtejo.

I

A visita de Suas Magestades ao Algarve, em 1897, quebrou o malfadado encanto que, desde 1889, paralisara a construcção das linhas n'aquella provincia.

Devia ir o caminho de ferro do Sul até Villa Real de Santo Antonio. Era facilimo esse troço e de rendimento seguro, em vista da densidade de população e das activas relações, que ia servir, da zona littoral com o principal porto da provincia e com a sua capital.

Houvera a imprevidencia de conceder em 1887 esse troço de linha e outros no Algarve a uma empreza, que chegou a elaborar o projecto, como se alguma razão pudesse justificar o alheamento do ultimo troço d'uma linha explorada pelo Estado na extensão de 340 kilometros.

Felizmente, em 1893, foi declarada caduca essa concessão com reversão do deposito de 50 contos para o Estado.

O ramal de Tunes ou Messines a Portimão e Lagos figurava desde 1883 na lei que auctorisou a construcção de diversas linhas por conta do Estado.

Depois de effectuados os estudos, escolhera-se definitivamente Tunes para ponto de bifurcação, de modo que a linha do littoral ficava sem reversão de Villa Real a Lagos, e elaborara-se o projecto do lanço de Tunes a Silves. O compromisso tomado por El-Rei foi satisfeito, começando em 1898 a construcção do ramal.

Em outubro de 1899 abriam-se á exploração 4 kilometros de Tunes a Algôs, em março de 1900 mais 8 kilometros até Poço Barreto, e em fevereiro de 1902 a estação de Silves, 5 kilometros mais adeante, e em egual mez de 1903 os restantes 9 kilometros até Portimão. Assim ficava completa a primeira parte do ramal.

Durante a minha administração fui muito instado para emprehender a construcção do lanço de Portimão a Lagos.

Não me pareceu, porém, justo que se preterissem outros trabalhos mais urgentes e rendosos, como o prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, para atacar um troço, embora curto, mas carissimo, por causa da ponte de 300 metros com fundações difficeis na ria de Portimão.

Resisti, pois, a essas instancias em obediencia aos principios de justiça distribuitiva a que sempre subordinei todos os meus actos governativos.

Julgo, porém, que, apenas a linha do Sul esteja prolongada até Villa Real, se deve concluir o ramal até Lagos, principalmente hoje que a sua bahia, com as visitas das esquadras inglezas, adquiriu tão grande importancia.

D'aquelle prolongamento só em 7 de dezembro de 1898 foi approvado o projecto dos primeiros 8 kilometros, mandado logo executar e custeado, como o ramal de Portimão, até fevereiro de 1900, pela dotação das estradas.

A sahida de Faro e a escolha do local da estação de Olhão, determinaram pretensões encontradas, sobre as quaes foram ouvidos os pares do reino e deputados da provincia e alguns technicos. Resolveu-se afinal em março de 1902 a passagem na frente de Faro, ficando uma doca entre a cidade e a linha, fixando-se em fevereiro de 1903 o local da estação.

Quando entrei para o Ministerio, estava apenas em construcção o lanço de Faro a Olhão, apesar de ter sido pelo meu illustre antecessor, sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, determinado o seguimento dos trabalhos até Villa Real de Santo Antonio.

Encontrei approvado por portaria de 16 de fevereiro de 1903 o projecto do lanço de Olhão á Fuzeta.

Por portaria de 6 de setembro do mesmo anno approvei o da Fuzeta a Tavira, comprehendendo a ponte de Tavira, e por outra de 10

do mesmo mez, quando se achava assegurada a realisação do emprestimo, mandei fazer sem demora as expropriações, abrir concurso para a construcção da infrastructura d'esses lanços em prasos curtos e activar os estudos além de Tavira.

A adjudicação da ponte em empreitada unica, abrangendo alvenarias e taboleiro, suscitou difficuldades, que foram resolvidas com vantagem pela adjudicação sómente do taboleiro, depois de novo concurso, e pela construcção das alvenarias d'essa importante obra por administração.

O projecto do lanço de Tavira a Cacella foi approvado e mandado executar por portaria de 4 de março de 1904.

A escolha do local para a estação de Villa Real de Santo Antonio deu origem tambem a uma lucta de paixões politicas, a que entendi dever sempre considerar-me estranho, sujeitando a resolução do assumpto unicamente ás indicações technicas e ás reaes conveniencias da localidade e da região.

Além do movimento da povoação, incumbe a essa estação papel importantissimo, quer no trafego para Hespanha, quer no embarque e desembarque de mercadorias.

Construida a linha de Huelva a Ayamonte, estabelecidas carreiras fluviaes para a travessia em combinação com o serviço de comboios,

www.ocomboio.net

não só a linha do Sul será o mais agradavel caminho de Lisboa para a Andaluzia, principalmente quando se encurtar ainda a viagem pela construcção da linha do Sado, mas tambem, o que é mais, haverá intenso trafego regional, devido ás relações da populosa provincia do Algarve com o sul de Hespanha.

Por outro lado as mercadorias, que no porto de Villa Real encontram frete barato, em virtude da concorrencia de navios, determinada pela exportação de minerios de S. Domingos, aproveitarão até lá o caminho de ferro.

A estação tem, pois, de ser subordinada, na sua collocação e delineamento, a esse triplice ponto de vista e não a caprichos e rivalidades politicas.

Por despacho de 13 de maio de 1904, ordenei o estudo completo que permittisse o confronto das diversas soluções e a escolha da mais conveniente.

Tive a satisfação de auctorisar a abertura á exploração de 20 kilometros, de Faro á Fuzeta, deixar quasi concluidos os 12 da Fuzeta a Tavira e a ponte, e em construcção o lanço de Tavira a Cacella.

Não se achando previsto na lei o estabelecimento de carreiras fluviaes entre Villa Real e Ayamonte, inclui na base 3.ª da proposta de lei de 24 de março de 1904 a auctorisação necessaria, para que nunca pudesse considerar-se

excessiva, por illegal, uma providencia que se impunha para complemento da exploração da linha do Sul.

Com o mesmo intuito approvei a proposta do Conselho de Administração, relativa á adopção de novo typo de vapores para o serviço do Tejo, ficando livres dois dos actuaes para o do Guadiana.

E como este deve, para ser completo, abranger a carreira de Mertola, embora esta tenha de ser feita com um vapor mais pequeno, algumas vezes convirá aproveitar n'ella os que são especialmente destinados á carreira de Ayamonte. Fez-se, para isso, no principio do outono de 1904, a experiencia com o vapor *D. Affonso*, reconhecendo-se a possibilidade de o levar a Mertola quando fôr preciso e a conveniencia de rebaixar os vaus do Guadiana, acima do Pomarão.

II

Quando em 1855 o engenheiro Watier, ao estudar os primeiros lineamentos da nossa rede ferro-viaria, procurava a melhor ligação de Lisboa com Badajoz, occorreu-lhe desde logo, por ser a mais curta, a linha do Barreiro por Evora a Badajoz, pondo-a de parte em vista das difficuldades da construcção nas margens do Guadiana

e por causa da interposição do Tejo entre o Barreiro e Lisboa.

No mesmo anno apresentava Thomaz Rumball o seu relatorio á Companhia Central Peninsular, fundada por Hardy Hislop, opinando pela directriz do Carregado, por Benavente e Mora, a Estremoz e Badajoz, ligação que promoveria a transformação do Valle do Sorraia.

Quer um quer outro traçado dariam a mais curta ligação internacional, emquanto se não construisse a linha da Beira Alta para as communicações por Medina com França, e a da Beira Baixa ou do Valle do Tejo para a ligação mais directa com Madrid.

Prevaleceu, infelizmente, o traçado do Entroncamento, por Abrantes e Ponte de Sor, a Elvas, origem da serie de erros commettidos na constituição da nossa rede. Tão racional era, porém, o traçado directo do Barreiro áquella praça, que não tardou em resurgir a ideia da sua realisação.

Contractara com effeito o Governo, em 3 de janeiro de 1860, a construcção e exploração das linhas de Vendas Novas a Evora e Beja, e em 10 de setembro de 1861 resgatara o troço do Barreiro a Vendas Novas e o ramal de Setubal.

Fazia-se sentir o inconveniente da largura de via differente dos dois troços, obrigando a baldeação no ponto da juncção. Pensou-se desde

logo na conveniencia da juncção d'aquellas linhas com as de Leste e Norte, por um prolongamento de Evora por Estremoz. A preoccupação do possivel desvio do trafego internacional, por essa via mais curta, provocou opposição da Companhia Real, como se a linha de Evora fosse parallela á de Leste! Foi o assumpto submettido a exame do Conselho de Obras Publicas que, em lucido parecer de 12 de março de 1862, provou á saciedade que ao Governo assistia o direito de prolongar a linha de Evora até um ponto da de Leste, por nunca poder ser considerada parallela a esta.

Depois de longa e proficiente exposição das razões em que se fundamentava o parecer, o Conselho, prevendo acaso que ellas não prevaleceriam, acabava por fazer as seguintes ponderações:

« *O Governo, no uso do seu direito, póde exercel-o decerto do modo que lhe aprouver; é, porém, fóra de duvida que a equidade, a boa fe dos contractos e a justa equiponderação de todos os interesses, o hão de aconselhar a resolver a questão de maneira tal que, sem quebra dos seus direitos e dos interesses do Estado, possa harmonisar ou conciliar os legitimos interesses das duas companhias concessionarias, cujos caminhos de ferro se pretende ligar.* »

Poucos dias depois, a portaria de 9 de abril mandou declarar á Companhia Real, que pro-

www.ocomboio.net

testava contra o prolongamento da linha de Evora por Estremoz até Villa Viçosa, que tendo em vista «*não violar os direitos das companhias que teem contractos com o Governo*» resolvera o Governo que o prolongamento da linha de Evora fosse na direcção de Estremoz, mas só até um ponto que não ficasse dentro dos 40 kilometros garantidos á Companhia pelo seu contracto.

Deploravel capitulação perante protestos infundados, que transformava uma linha convergente em linha parallela e que representava a renuncia formal a um formal direito do Governo!

Era explicito o contracto celebrado com a Companhia e approvado por uma lei, não podendo, pois, uma portaria cercear os direitos que elle assegurava ao Estado.

Em 1864 foi contractado o prolongamento da linha de Evora para o Crato e não para Elvas.

Em 1877 o plano da rede geral dos caminhos de ferro foi objecto de prolongada e proficiente discussão na Associação dos Engenheiros. Inspirou-se nas ideias ali apresentadas a lei de 6 de maio de 1878, que auctorisou o prolongamento das linhas do Sul e Sueste «*desde os pontos que forem marcados nos projectos até ao caminho de ferro portuguez de Leste.*»

Plenissima liberdade, pois, na escolha do ponto de insersão, desde Lisboa até Elvas.

Tinham sido alvitradas ligações: de Vendas Novas a Santarem e a Ponte de Sor; de Estremoz a Ponte de Sor, a Chança, ao Crato, a Portalegre e a Elvas. Podia o Governo preferir a que quizesse, porque se algum valor juridico tinha a portaria de 1862, ficava annullado pela sua revogação em virtude de lei posterior.

Egual liberdade foi reservada na lei de 29 de março de 1883.

Tinha sido estudado o prolongamento de Estremoz a Elvas. A construcção do ramal de Caceres e da linha da Beira Alta tinham estabelecido novos itinerarios do trafego internacional. O accordão de 1880 do Tribunal arbitral, relativo á construcção do troço da Pampilhosa á Figueira da Foz, esclareceu por completo a noção do parallelismo de linhas.

Parecia, pois, que nenhum obice encontraria uma ligação reclamada pelas conveniencias regionaes.

A commissão technica, encarregada de elaborar o plano da rede do Sul, propozera o prolongamento de Estremoz a Elvas, subordinado, porém, á efficacia da sua defeza por aquella praça. A commissão superior de guerra levou tão longe as suas apprehensões, que foi contraria á ligação em Elvas, mesmo quando essa efficacia esteja assegurada.

O decreto de 27 de novembro de 1902, que classificou as linhas ao sul do Tejo, não foi tão

longe nas precauções militares, porquanto incluiu no plano toda a linha, da Casa Branca a Elvas, limitando-se a ponderar no relatorio que o precede, que a construcção do seu ultimo troço deve andar conjugada com a organisação defensiva das posições de Elvas.

Dias depois era approvado o projecto do troço de Estremoz a Villa Viçosa.

Estava ao tempo em construcção a linha de Vendas Novas ao Setil, com o proposito manifesto e confessado de desviar da do Sul o trafego de Lisboa.

Previa-se a defeza que a esse desvio opporia a Administração das linhas do Estado.

Era sabido o empenho que o Governo tinha em levar a linha de Evora a Villa Viçosa. Lançou-se, pois, mão da caduca portaria de 1862. Mais ainda: provocaram-se interferencias inesperadas e descabidas, que bem mereciam réplica severa, embora a ausencia da réplica tambem seja uma fórma de lhes pôr em relevo a impertinencia. Protesto aqui, concessão acolá; ameaça n'um ponto para obter compensações n'outro: tal era a tactica usada.

Não havia que transaccionar. Ao Governo competia affirmar de vez e categoricamente o seu direito em publico, e por fórma que nem de leve mostrasse receios de contestação.

Faltava, porém, na lei de 14 de julho de 1899 auctorisação para a construcção do

prolongamento com os recursos do fundo especial.

No projecto de lei de 24 de abril de 1903, inclui, pois, o troço de Estremoz a Villa Viçosa no numero dos que o Governo ficaria auctorisado a construir, e no relatorio que o precede, reproduzido em nota, procurei demonstrar em these, e sem suppôr sequer possivel contestação, o direito do Governo a fazel-o, sem faltar á fé dos contractos.

Promulgada a lei de 11 de julho de 1903 e realisado o emprestimo por decreto de 10 de setembro do mesmo anno, foi ordenada a construcção, destinando-se-lhe dotação sufficiente.

Nos principios de 1904 estavam adjudicadas todas as empreitadas. O lanço de Borba a Villa Viçosa foi mandado construir por administração.

É de esperar que, não obstante as difficuldades imprevistas que surgiram, no principio do verão se abra á exploração a estação de Villa Viçosa.

Seja-me, pois, licito orgulhar-me por ter posto termo a uma situação humilhante de abandono, por parte do Estado, do seu incontestavel direito, sem que para isso tivesse de recorrer a transigencias nem a negociações.

Muito convirá que o mais cedo possivel se complete a linha, levando-a a Elvas.

www.ocomboio.net

III

Entre as linhas incluidas na auctorisação concedida pela lei de 1 de julho de 1903, figura com razão a da Ponte de Sor, destinada a constituir ligação directa da capital do Alemtejo com as linhas de Leste, do Norte e da Beira Alta, e a proporcionar ao Valle do Sorraia communicações faceis.

A proxima abertura da linha de Vendas Novas tornava urgente a sua construcção, pelo menos até Mora.

Com effeito, o trafego de uma vasta região, que vinha ás estações de Montemor e Vendas Novas com um percurso de 50 kilometros por estradas e maus caminhos, teria percurso inferior a 40 kilometros para aproveitar a estação da Quinta Grande e ser facilmente desviado da linha do Sul, que alimentava.

Construido o troço de Evora a Mora, a viação accelerada chegava ao coração do Sorraia, e o excesso de percurso em caminho de ferro seria sobejamente compensado pela suppressão do onus que representa o transporte por maus caminhos a grande distancia.

As lenhas da região, que hoje quasi não vale a pena aproveitar, transformar-se-hiam em milhares de toneladas de carvão. O emprego dos

adubos tornava-se mais accessivel, dando portanto o correspondente augmento de producção.

Os reconhecimentos feitos demonstravam a barateza da linha, cujo custo médio se podia calcular em 12 a 13 contos por kilometro.

O Conselho de Administração, empenhado em promover a sua rapida construcção, mandara elaborar o projecto, que estava sendo estudado até o Raia, cuja immediata execução se impunha e á qual se deve seguir, embora com desegual urgencia, a secção de Mora a Ponte de Sor.

Estava constituida uma commissão de representantes dos concelhos de Evora, Arraiolos, Mora e Ponte de Sor, com o fim de pugnar pela realisação das justas aspirações regionaes.

Pedi, pois, auctorisação legislativa para construir a linha de Ponte de Sor, e apenas se promulgou a lei de 1 de julho de 1903 e se obtiveram os precisos recursos pecuniarios, destinei-lhe, na distribuição feita por decreto de 21 de outubro de 1903, a dotação de 80:000$000 réis, sufficiente para iniciar trabalhos no segundo semestre do anno economico, visto não haver ainda projecto approvado.

Por portarias de 28 de agosto e 9 de outubro d'esse anno, tinham sido approvados os anteprojectos de dois lanços, que abrangiam os primeiros 24 kilometros até á estação de

Arraiolos. O do primeiro lanço da 2.ª secção, até proximidades de Pavia, foi approvado por portaria de 6 de novembro, mandando-se elaborar com urgencia o projecto definitivo. Da parte entre Pavia e Mora, mandou-se fazer uma variante que reduzisse o custo da construcção.

Apenas foi apresentado o projecto definitivo d'aquelles lanços, approvei-os por portarias de 29 de março e 22 de agosto de 1904, mandando proceder logo á construcção.

Tencionava dotar largamente a linha no anno economico seguinte, e vi com prazer que assim procedeu o meu successor, sr. conselheiro Eduardo José Coelho, quando foi decretada a distribuição do emprestimo de 1904.

A falta de estradas no Valle do Sorraia é ainda aggravada no inverno por não haver pontes sobre os rios e ribeiras.

A proficuidade da linha da Ponte de Sor seria muito diminuida pela falta de ponte sobre o Raia, emquanto não fosse prolongada além do Mora. Demais, o pensamento que dictara a disposição da lei de 1 de julho de 1903, relativa á construcção de estradas de accesso das estações, tinha ali bem cabida applicação. Sem grande augmento de despeza podia-se construir a ponte do caminho de ferro sobre o Raia, junto de Mora, com taboleiros distinctos para a viação ordinaria e para a linha ferrea, e prestar assim grande beneficio á região.

Pela portaria de 17 de setembro de 1903 approvei, pois, gostosamente a proposta do Conselho de Administração, para ser projectada a ponte n'essas condições.

IV

No plano decretado em 1902, figura, sob a denominação de linha do Guadiana, uma linha d'Evora por Reguengos e Moura ao Pomarão, tendo, entre Moura e Pias ou Serpa, um troço commum com a de Sueste. Em tempos foi preconisada vivamente a construcção d'uma linha de Evora a Zafra, chegando-se em 1884 a encarregar uma commissão technica mixta de escolher o ponto de passagem na fronteira.

Essa linha constituia, com effeito, o caminho mais directo de Lisboa para Sevilha, e servia, em Portugal e em Hespanha, regiões ricas e productivas. O ponto de vista militar, adverso ao estabelecimento de novas ligações ferroviarias com a Hespanha ao sul da linha de Leste, prevaleceu em 1902, transformando-se a projectada linha internacional n'uma linha complementar da nossa rede interna, fechando uma das suas malhas.

Julgo avisada esta resolução, pois não ha muito que esperar do trafego internacional, e

www.ocomboio.net

para assegurar commodas relações com o sul de Hespanha mais apropriada é a linha do Algarve pelo Sado, completada com carreiras de vapores entre Villa Real e Ayamonte, tanto mais que qualquer melhoria de serviço aproveita a toda a provincia do Algarve, e que as relações d'esta com as de Huelva e Andaluzia são frequentes, dando logar a valioso trafego quotidiano.

Na impossibilidade de se attenderem simultaneamente todas as necessidades do fomento pela viação accelerada, inclui na minha proposta de lei de 24 de abril de 1903 apenas o primeiro troço da linha do Guadiana, de Evora a Reguengos, de 40 kilometros de extensão e de custo modico, deixando para outra etape os seguintes.

Por instancias do meu antecessor, sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, condescendi a que figurasse na proposta, apoz o exame das commissões parlamentares, toda a linha do Guadiana e ainda a do Baixo Alemtejo, embora esteja convencido que, salvo circumstancias imprevistas, devem ter a precedencia todas as outras que d'ella fizeram objecto.

Mais tarde, tendo sabido que estava por fazer o projecto respectivo, mandei proceder, por portaria de 19 de janeiro de 1904, aos estudos entre Evora e Reguengos, correspondendo

assim aos excellentes propositos de auxilio, manifestados por parte do Syndicato Agricola de Reguengos, sob a fórma de expropriações gratuitas, sem tratar de saber se esse acto de administração ia servir amigos ou adversarios politicos, ou antes, sabendo muito bem que era a estes que elle mais aproveitava.

V

Das linhas complementares que ao sul do Tejo falta construir, nenhuma sobreleva em importancia a do Valle do Sado.

É sabido que a nossa rede ferro-viaria não obedeceu, na sua constituição, a um plano geral, methodicamente estudado, muito especialmente na região alemtejana.

Procurou-se ligar Lisboa com as linhas hespanholas e, sob a preoccupação de aproveitar na maxima extensão possivel a linha que se dirigia para o norte, preferiu-se a directriz menos apropriada a tal destino.

A construcção da linha do Barreiro a Vendas Novas não correspondeu em rigor á primeira etape de uma marcha de antemão planeada no seu conjuncto.

Logo a seguir surgiu a ideia de ligar, por outra linha, Vendas Novas com Evora e Beja, e

porventura com a fronteira, na direcção de Mertola.

Estava já em construcção aquelle primeiro troço, quando o engenheiro Wathier criticava o seu delineamento, entendendo que o caminho de ferro do Alemtejo devia ter subido pelo Valle do Sado, bifurcando se nas alturas de Alcacer para Evora e Beja, e podendo até seguir d'esta cidade para o Algarve.

As concessões de 1860, modificadas e ampliadas em 1864, determinaram afinal a directriz das linhas, de Vendas Novas por Casa Branca a Estremoz, ao Crato e a Beja, bifurcando se ahi para ir um troço á fronteira e outro a Faro.

O simples exame da carta geographica mostra a inconveniencia de não ter seguido pelo Valle do Sado a linha destinada a servir o Algarve. Ficou privada da viação accelerada uma região vasta, com extensissimos terrenos susceptiveis de larga producção, logo que a agricultura encontre, na facilidade de transporte, incentivo para progredir.

Os montados e pinhaes cobrem ali dezenas de milhares de hectares. Abundam as minas, constituindo algumas d'ellas, como as da Caveira e do Louzal, jazigos importantes, comparaveis aos de Aljustrel e S. Domingos.

A ligeira accidentação das margens do Sado e a natureza do terreno tornam facil e pouco dispendiosa a construcção de uma linha ao longo

d'esse valle, livre das ondulações de perfil que offerece a que de Vendas Novas vae cortando os affluentes do Sado e se eleva até Beja, para descer a Garvão, tendo encontrado por essas alturas aquelle rio, apoz longo circuito. E, se na sua foz demora uma cidade importante e um bom porto commercial, já ligado com Lisboa por um ramal de caminho de ferro, o prolongamento d'este, Sado acima até Garvão, estava naturalmente indicado para ser a principal artéria da região e o caminho mais curto e facil para o Algarve.

Apesar d'isso nunca se pensou em o construir. Apenas em 1877, por occasião de ser discutida na Associação dos Engenheiros Civis a rede de novos caminhos de ferro, o illustre engenheiro Sousa Brandão, cuja excepcional competencia se caracterisava pela largueza e segurança de vistas e profundo conhecimento do Paiz, ponderava de passagem, n'uma memoria apresentada á Associação, «*que a viação accelerada para o Algarve seria mais curta se se approximasse das margens do Sado e da costa do oceano.*»

N'essa mesma memoria é proposta uma linha secundaria do Pinhal Novo ou Poccirão a Montalvo ou Alcacer do Sal para S. Thiago de Cacem, continuada para Odemira em direcção a Lagos, directriz que, indo demasiado proxima do littoral, teria menor zona tributaria e en-

www.ocomboio.net

contraria na sua construcção grandes difficuldades.

Essa ideia não foi perfilhada pela Associação.

Muitos annos depois, em 1898, o distincto engenheiro sr. conselheiro Fernando de Sousa, n'uma conferencia feita n'aquella Associação ácerca do plano da rede do sul, pronunciou-se pela construcção do caminho de ferro do Valle do Sado, de Setubal a Garvão, o qual constituiria a segunda via da linha do sul, encurtando mais de 60 kilometros o percurso para o Algarve, evitando as demoras em multiples entroncamentos e promovendo a valorisação de uma região grande e rica, mas sem meios de communicação.

A excellente via navegavel, constituida pelo Sado, encontra-se em condições deploraveis, por causa do imperdoavel abandono a que teem estado votados os trabalhos hydraulicos.

A supprir as suas deficiencias seria, pois, destinada a linha proposta.

Teve favoravel acolhimento essa ideia, perfilhada pouco tempo depois pela Commissão technica que elaborou e submetteu a inquerito o plano das linhas complementares ao sul do Tejo. As relações do Valle do Sado com Setubal e a conveniencia de evitar mais uma bifurcação para a exploração das linhas do Sul e Sueste, tão onerada já pelas que n'ellas existem,

levaram a Commissão a atacar de frente a difficuldade da passagem do larguissimo esteiro de Marateca, que era forçoso atravessar junto da bocca, a não o contornar, alongando a linha inutilmente.

O exame da carta e as informações colhidas faziam suppôr que não seria obra extraordinariamente difficil essa, cujo custo se dividia por uma extensa linha de facil construcção.

Todas as corporações consultivas que tiveram de emittir parecer sobre o assumpto, reconheceram que tinha incontestavel razão de ser a linha do Sado, fazendo, porém, reservas sobre o ponto escolhido para origem, em vista d'essa passagem do esteiro, parecendo a alguns que melhor seria sahir de Poceirão para a evitar.

O decreto de 27 de novembro de 1902 que classificou as linhas, não esqueceu a do Sado, e deixou, com razão, dependente dos estudos no campo a fixação definitiva da directriz do seu primeiro troço, ponderando-se no relatorio que o precede que «*a importancia da cidade e porto de Setubal exigem que a linha tenha esse ponto forçado e constitua a continuação do actual ramal, no que ha ainda vantagens para a exploração, por se evitar mais uma bifurcação.*»

«*Só o estudo no campo,* accrescentava-se, *permittirá decidir se a passagem no esteiro de Marateca é de tal modo dispendiosa, que mais*

convenha sacrificar aquellas vantagens á economia da construcção e entroncar a linha do Sado no Poceirão.»

Apenas foi publicado o decreto, a Administração das linhas do Estado, conscia da importancia da do Sado, promoveu a elaboração do projecto, aproveitando a competencia na especialidade e as excepcionaes faculdades de trabalho do engenheiro, sr. Vasconcellos e Sá, no estudo hydrographico do esteiro de Marateca, base indispensavel da fixação da directriz.

Quando entrei para o Ministerio estava sendo executado esse estudo, simultaneamente com o de um traçado que contornava o esteiro e o atravessava onde a sua largura era já muito menor.

Estava então pendente de resolução outro assumpto, intimamente connexo com o delineamento da linha do Sado: o prolongamento do ramal, desde a actual estação até ao caes da cidade.

O contracto de 26 de agosto de 1854, addicional ao de 24 de julho do mesmo anno, substituira a linha de Aldeia-Gallega a Vendas Novas por outra do Barreiro a Vendas Novas com um ramal para Setubal, que foi de facto construido, mas sem chegar á margem do Sado.

O contracto de 21 de abril de 1864, pelo qual foi entregue á Companhia de Sueste aquella linha e o ramal, impôz-lhe a obrigação de construir, no praso de dois annos, uma estação nova em Setubal, no sitio que fosse combinado entre o Governo e a empreza, ficando a cargo d'esta o prolongamento do ramal, se o local fosse differente do da estação construida.

A rescisão do contracto com a Companhia e a necessidade de construir o prolongamento para o Alemtejo, fez protelar a realisação d'esse melhoramento, aliás difficil, visto interpôr-se a cidade entre a estação e a margem do Sado.

Foi mais tarde promulgada a carta de lei de 29 de março de 1883, que auctorisava a adjudicação da construcção de varias linhas complementares das do Sul e Sueste e a exploração d'estas, figurando entre essas obras *o prolongamento do ramal de Setubal até á margem do Sado com estação terminal e ponte-caes.*

Não tendo dado resultado o concurso, foi publicado, no uso da auctorisação da lei citada, o decreto de 17 de setembro de 1883, mandando concluir por conta do Estado toda a rede do Sul e Sueste e, portanto, o ramal de Setubal.

Essa providencia salutar, a que estão vinculados os nomes de Fontes e Hintze Ribeiro, só em parte surtiu effeito pela construcção da parte da linha do Sul, comprehendida entre Cazevel e Faro, ficando por construir o pequeno troço de Setubal.

Na base 4.ª da lei de 14 de julho de 1889, foi incluida auctorisação para levar a effeito a

www.ocomboio.net

sua construcção pelo fundo especial, e por ultimo, na lei de meios de 12 de junho de 1901, foram cedidas á camara de Setubal diversas receitas provenientes do movimento do porto, para a habilitarem a effectuar differentes obras hydraulicas na margem do rio, a construir uma ponte-caes e a entregar ao Estado 40:000$000 réis, como adeantamento sem juro, para occorrer a parte da despeza do prolongamento do ramal.

O estudo do projecto, feito a instancias do sr. conselheiro Marianno de Carvalho, a quem Setubal devia esta ultima providencia legislativa, offerecia sérias difficuldades.

Para evitar a passagem da linha atravez da cidade, pensara-se em derivar o prolongamento de um ponto áquem da estação actual e, internando-o em tunnel de 500 metros, curval-o para oeste e ir entestar com o baluarte da Conceição, proximo do qual ficaria a estação terminal em relações com a doca projectada.

Seria grave erro esse traçado, caro, inconveniente para a exploração e impeditivo do seguimento da linha para o Sado sem reversão.

Posta por condição a possibilidade d'esse prolongamento directo e o aproveitamento da estação actual, depois de varios estudos e reconhecimentos, optou-se por um traçado que constituia rigorosamente o prolongamento da estação para o inteiro aproveitamento d'esta sem

falsas manobras dos comboios. Para isso era preciso atravessar estradas e ruas, deixando passagens inferiores, cortar predios importantes, demolir casas, passar de nivel na praça de Quevedo e construir um tunnel de 90 metros com pequena cota por baixo de um grupo de casas, para ir fazer a nova estação no sitio das Fontainhas, depois de atravessar de nivel a avenida Todi.

Estava quasi concluido esse projecto, quando entrei para o Governo.

O reconhecimento da transcendente importancia da linha do Sado levou-me a incluir a sua construcção na proposta de lei apresentada em 24 de abril de 1903.

Muito propositadamente era omissa a proposta, não designando a origem da linha, que poderia sahir de Setubal, de Pinhal Novo ou Poceirão, conforme os estudos no campo confirmassem ou não as presumpções ácerca da exequibilidade da passagem de Marateca.

As camaras da região interessada resolveram celebrar uma reunião, em que tomassem parte os deputados do circulo, a que fui convidado a assistir e que se realisou, com numerosa concorrencia, em 26 de abril de 1903, sob a presidencia do illustre estadista, sr. conselheiro José Dias Ferreira. Os concelhos de Setubal, Alcacer, Grandola, S. Thiago e Ferreira estavam representados pelos seus presi-

dentes. O sr. conselheiro Marianno de Carvalho, em nome da camara de Setubal a que presidia, expôz o objecto da reunião. Foi em seguida convidado o distincto engenheiro sr. conselheiro Fernando de Sousa para fazer a exposição do assumpto, sob o ponto de vista technico e economico, visto ter sido seu o alvitre da construcção da linha do Sado.

N'um brilhante discurso foi por elle posta em relevo a importancia da linha, a conveniencia de fazer d'ella o prolongamento do ramal de Setubal, para assegurar relações directas do Valle do Sado com o porto de Setubal e evitar mais uma bifurcação nas linhas do Sul e Sueste, e affirmada a possibilidade da passagem do esteiro de Marateca, na sua parte inferior, em vista dos resultados já obtidos do estudo em elaboração, sendo o excesso da despeza, em relação á outra directriz, sobejamente compensado pelas vantagens indicadas. Sustentou ao mesmo tempo ser complemento indispensavel da linha do Sado o ramal de Sines, incluido no plano decretado em 1902, e convir dar-lhe por ponto de bifurcação Alvalade.

Tive ensejo de affirmar n'essa reunião, verdadeiramente notavel pelo desejo sincero dos que n'ella tomaram parte de cooperarem, sem distincção de côr politica nem preoccupações partidarias, na realisação de tão util emprehendimento, o proposito de empenhar todos os meus esforços para esse fim; em nome do Governo tomei o compromisso da prompta construcção do lanço da estação á margem do rio e de se promoverem as necessarias providencias legislativas para a da linha do Sado e seu ramal.

D'este ultimo compromisso desempenhou-se o Governo pela promulgação da carta de lei de 1 de julho de 1903, em que as commissões de obras publicas e fazenda julgaram conveniente, para salvaguardar os legitimos interesses da região, dar Setubal e Alvalade como pontos forçados da linha e do ramal.

O primeiro tambem não ficou por solver.

Fôra ultimado em 30 de abril o projecto do lanço até á margem do Sado. Já na sessão de 12 de fevereiro de 1902 a camara de Setubal participara ao Governo que estava prompta a dar o auxilio de 40:000$000 réis para a obra do prolongamento, nos termos da lei de 1901.

O Conselho Superior de Obras Publicas, no seu parecer de 18 de junho de 1903 ácerca do projecto elaborado sobre as bases que atraz indiquei, mostrava-se-lhe pouco favoravel, por não suppôr indispensavel segunda estação de passageiros em Setubal, por ter serias prevenções contra a projectada passagem de Marateca, e, finalmente, por vêr com repugnancia atravessar de nivel um largo da cidade e deixar nas passagens inferiores altura livre inferior a $4^{m},80$.

Julgava ainda o Conselho que seria prefe-

www.ocomboio.net

rivel elaborar préviamente o projecto da doca, e aconselhava um traçado que começasse áquem da estação e evitasse atravessar a cidade.

Era tempo de resolver o assumpto, apoz trinta e nove annos decorridos desde o contracto de 1864.

Marcava a lei a sahida da linha do Sado de Setubal, salvo impossibilidade technica ou financeira manifesta que obrigasse a promover a sua modificação.

Havia já elementos bastantes para julgar exequivel a passagem de Marateca em boas condições.

Era manifesta a conveniencia de aproveitar a estação actual sem reversão nem a deixar em ramal. Atravessar um largo pouco frequentado, em que uma passagem inferior para peões facilitaria o transito, não era motivo para perder as grandes vantagens d'esse traçado. São numerosos os exemplos, em portos de mar, de linhas ferreas que aproveitam as ruas para seu leito, sem embaraçarem notavelmente a circulação. Por outro lado mesquinhas paixões politicas e rivalidades pessoaes tratavam de suscitar estorvos á realisação de tão util melhoramento.

Publiquei, pois, a portaria de 6 de julho de 1903, em cujos numerosos considerandos fundamentei a resolução tomada, em desaccordo com o parecer citado. Approvei e mandei executar, para quebrar o encanto, a primeira parte do traçado, que mal abrangia 200 metros, e estudar além do perfil 12 uma variante que melhorasse o accesso da nova estação, sem a afastar mais da cidade. N'essa variante devia ser estudada a melhor disposição da estação marginal, tendo em conta as suas relações com a doca e pontecaes projectadas. Determinei, finalmente, que se preparassem as bases do accordo entre a Administração dos caminhos de ferro e a Camara, ácerca da execução das obras e da entrega do auxilio de 40:000$000 réis.

Em 6 de outubro, apenas me foi presente o novo projecto com data de 30 de setembro, julgando desnecessaria nova audiencia do Conselho superior, approvei por portaria o projecto e orçamento do prolongamento, designando-o, nos termos da lei, como primeiro lanço da linha do Sado, e determinei que se procedesse sem demora á sua execução.

Adjudicou-se em seguida a empreitada geral da infrastructura, tratando-se desde logo das expropriações que teem sido caras e morosas, em virtude das exigencias exorbitantes dos numerosos expropriandos e, peor ainda da pouca diligencia com que pela auctoridade judicial tem sido dado andamento aos processos de expropriação.

O projecto do 2.º lanço, da estação marginal de Setubal á Fonte de Santa Catharina, proximo de Marateca, com a extensão de 7 kilometros e

do custo de 52:000$000 réis apenas, foi approvado por portaria de 12 de abril de 1904, que auctorisou a construcção dos primeiros 2:300 metros até ao ponto commum aos dois traçados previstos para a passagem de Marateca: um mais directo, proximo da bocca do esteiro, e outro contornando-o até á quinta de Gambia, onde o atravessaria com menos despeza, á custa porém de um alongamento de 5 kilometros, que representaria um onus permanente para todo o trafego, sem economia sensivel na construcção, por ser quasi o mesmo o custo do lanço por qualquer dos traçados.

O anteprojecto do traçado directo, concluido em outubro de 1903, provou que a passagem da parte inferior do esteiro não era obra para intimidar.

Determinei, pois, que se elaborasse o projecto definitivo, com a maxima promptidão.

Ao mesmo tempo fiz activar o estudo dos lanços seguintes, para o que foram organisadas mais duas brigadas, trabalhando uma entre o Pinheiro e Alcacer e a outra entre Alcacer e a mina da Caveira.

Do estudo definitivo resultou o orçamento de 367:000$000 réis para o custo dos 9 kilometros entre a Fonte de Santa Catharina e a estação do Pinheiro.

As sondagens geologicas mostraram que o fundo do esteiro é de areia com uma delgada

camada de lodo. Os 6 kilometros cobertos pela preamar na passagem da linha reduzem-se a 1:400 metros na baixa-mar, bastando para dar vazão ás aguas das marés, em condições de não prejudicar as marinhas do esteiro, duas pontes, uma das quaes parece que póde ser supprimida. Com esse traçado directo só póde soffrer confronto o que sahisse do Pinhal Novo para reunir na mesma estação de entroncamento mais essa bifurcação.

Da sahida do Pinhal Novo resultaria um encurtamento de 5 kilometros para Lisboa e um alongamento de 24 kilometros para Setubal, cujo serviço seria obrigado ás baldeações e demoras no entroncamento.

O traçado por Marateca póde custar mais 60 a 90 contos que o que fosse directamente ao Pinhal Novo.

Muito mais do que o juro e amortisação d'esse capital representa o augmento de despeza que occasionaria a conservação do serviço de Setubal como de ramal, sem falar no onus consideravel imposto a todo o trafego que do Sado venha a Setubal, por um excesso de percurso de 24 kilometros.

O opulento proprietario e digno par do reino, sr. José Maria dos Santos, a cuja rasgada iniciativa e infatigavel actividade tanto deve a agricultura nacional, promptificara-se a adeantar o capital necessario para a construcção da linha

www.ocomboio.net

do Sado entre Setubal e Alcacer, logo que haja projecto approvado:

Convinha, pois, aproveitar tão generosa offerta, que demonstra o desejo d'aquelle prestante cidadão de contribuir tão efficazmente para o progresso economico da região, e o credito conquistado pelo regimen vigente dos caminhos de ferro do Estado.

Por isso instei quanto pude para que a conclusão do projecto não soffresse delongas.

A realisação de qualquer melhoramento encontra amiudo difficuldades suscitadas pelas diversas pretenções locaes, nem sempre accordes com o interesse geral.

A passagem da linha em Alcacer foi objecto de representações desencontradas.

Para toda a região além d'aquella villa, incluindo o Algarve, é da maxima importancia evitar alongamentos do percurso. Tambem é requisito essencial da linha do Sado servir Grandola, sahida de uma região bastante povoada e em que a exploração de minas póde tomar incremento, approximando-se por fim o mais possivel dos jazigos cupriferos da Caveira e Louzal.

Sob o ponto de vista agricola, o traçado mais conveniente seria o que seguisse rigorosamente o Sado, o que o afastaria muito d'aquella região.

Uma solução intermedia consistiria em manter na maior extensão possivel a linha na margem direita, atravessando o Sado em Valle de Guizo e encaminhando-o d'esse ponto em deante, para as proximidades de Grandola e da Caveira. D'essa solução resulta um alongamento e difficuldades de construcção na passagem por detraz de Alcacer e da ribeira de Santa Catharina.

O estudo attento das differentes soluções possiveis aconselhava a passagem do Sado junto de Alcacer e a juzante da villa, deixando se na ponte um tramo movel e levando o traçado o mais directo possivel para Grandola.

A camara de Alcacer representou contra esse traçado, que julgava prejudicial aos interesses e conveniencias da localidade.

Era preciso desfazer prevenções, esclarecer a opinião e acalmar os animos, sobresaltados pela perspectiva de imaginarios prejuizos. Encarreguei o sr. conselheiro Fernando de Sousa e o director das linhas do Sul e Sueste, sr. Antonio Lourenço da Silveira, de irem a Alcacer conferenciar com a Camara e os principaes representantes dos interesses locaes afim de os esclarecer e accordar na melhor solução.

Essa conferencia pôz termo á opposição que suscitava a collocação da ponte a juzante da villa.

Por portaria de 19 de abril de 1904 determinei que se tomasse essa directriz para base do projecto, devendo-se tambem estudar um ra-

mal, construido nas condições mais economicas, que por Valle de Guizo suba o Sado até á foz do Xarrama ou do Odivellas, para facilitar o transporte dos productos agricolas do Valle do Sado, substituindo a estrada que seria forçoso construir.

Fica assim esboçada a historia da linha do Sado, a que está reservado importantissimo papel, já pelo trafego proprio da região, já pelo encurtamento do percurso para o Algarve.

Ha quem julgue que, sob este ultimo ponto de vista, a sua influencia no rendimento das linhas do Sul e Sueste não será benefica por offerecer outro caminho ao trafego do Algarve, que hoje vem já ao caminho de ferro.

É preciso, porém, não esquecer que um encurtamento de 60 kilometros e uma reducção de perto de tres horas na duração do trajecto, determinará grande incremento do trafego que, junto ao da região do Sado, dará remuneração sufficiente ao capital empregado na construcção, sem falar no benefico influxo, de enorme alcance, que sobre a economia da região exercerá a viação accelerada.

CAPITULO IV

Linhas complementares das do Minho e Douro a construir por conta do Estado

I. O plano da rede ao norte do Mondego. — Iniciativa do sr. conselheiro Emygdio Navarro. — A proposta de lei de 1903. — A ligação do Porto com Zamora. — Planos de 1877. — O anteprojecto de 1887. — As minas de Roboredo e as pedreiras de Santo Adrião. — Ligação internacional. — Via larga ou via estreita. — Duplicação de linhas no plano de 1900. — Vantagens da via reduzida. — A ponte do Pocinho; historia da sua construcção. — Concessão com garantia de juro ou construcção pelo Estado. — O parecer do Conselho de Administração. — Alteração do plano de 1900. — Fixação da via reduzida. — A estação do Pocinho para baldeação de minerios. — Inauguração dos trabalhos.

II. A linha da Regoa a Chaves. — Primeiros projectos. — A concessão de 1897. — Adopção de curvas de pequeno raio. — Desistencia da concessão. — Concursos de 1902 para a concessão com garantia de juro. — A construcção por conta do Estado. — Uma variante inconveniente. — Importancia da linha.

III. A linha da Regoa a Villa Franca das Naves, sua importancia e difficuldade. — Tentativas anteriores. — A lei de 1 de julho de 1903. — Novos estudos. — O emprego da cremalheira. — Construcção por conta do Estado.

www.ocomboio.net

IV. A linha do Valle do Tamega. — Estudos de 1888. — O inquerito de 1899 e o plano decretado em 1900. — Novo estudo em condições mais economicas. — O troço da Livração a Cavez. — A variante de Cahide.

V. O prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço. — O plano de 15 de fevereiro de 1900. — Concessão de uma linha americana de Valença a Monsão. — Diligencias para obter auxilios do Estado. — A sua substituição por uma linha em leito proprio com garantia de juro. — Estudo do prolongamento de via larga. — A annullação da concessão.

A publicação do decreto de 15 de fevereiro de 1900, approvando o plano das linhas complementares ao norte do Mondego, em seguida aos trabalhos da commissão encarregada de o elaborar e submetter a inquerito e aos pareceres das estações consultivas competentes, definiu o systema de linhas destinadas a trazer ás arterias principaes o tributo do seu trafego.

Despenderam-se cêrca de 20:000 contos com a construcção das linhas do Minho e Douro. É já hoje importante o seu rendimento, mas está longe de ser o que seria, se uma rede de estradas, conjugadas na sua acção com as linhas secundarias, facilitasse as communicações e com ellas o progresso economico das vastas regiões que constituem a bacia do Douro.

Um dos homens que maior largueza de vistas e energia de acção mostraram na gerencia da pasta das obras publicas, o sr. conselheiro Emygdio Navarro, ao mesmo tempo que impulsionava vivamente o progresso industrial, pela diffusão do ensino technologico, mandava estudar aquillo que a critica ignara alcunhou de *novello* e que era um grupo de linhas indispensaveis para completar a acção de fomento das do Minho e Douro.

As linhas de Braga a Guimarães, de Braga a Monsão, de Vianna a Ponte da Barca, no Minho; Pocinho a Miranda, Regoa a Villa Franca das Naves e ao Vidago, Vizeu a Chaves e ao Tua, Mirandella a Bragança, em Traz-os-Montes e nas Beiras, e todas as que podiam transformar a economia das regiões tributarias das linhas do Estado, foram estudadas, sendo apresentado um projecto de lei para a construcção de muitas d'ellas com garantia de juro.

Infelizmente essa rasgada iniciativa não surtiu outro effeito, além da massa consideravel de trabalho technico mandado fazer, que constituiu valioso subsidio para os estudos preparatorios do decreto de classificação de 1900.

Esses projectos tinham sido todos feitos para via de 1 metro, com curvas de raio minimo de 150 metros e rampas maximas de $0^{m},025$.

Algumas d'ellas, como as do Pocinho a Miranda e de Vizeu a Chaves, foram estudadas para via larga.

Quando entrei para o Ministerio, a unica

cuja construcção estava assegurada, mediante a concessão da garantia de juro, era a de Mirandella a Bragança.

A mesma lei de 24 de maio de 1902, que approvou o respectivo contracto, auctorisou para a linha da Regoa a Chaves o emprego de curvas de pequeno raio, que tornaria mais economica a construcção, permittindo a adaptação do traçado ao terreno accidentado que tinha de percorrer.

A iniciativa que ia tomar pela apresentação da proposta de lei de 24 de abril de 1903, para a construcção das linhas complementares, devia ser precedida de providencias que a facilitassem diminuindo-lhe o custo. Mandei, pois, por portaria de 9 de março d'esse anno, proceder á elaboração de novos projectos das linhas do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez, para via reduzida, tendo-se em attenção as condições technicas adoptadas ultimamente para a da Regoa a Chaves.

A promulgação da lei de 1 de julho de 1903 e a realisação do emprestimo permittiram o começo da execução do novo plano.

Não será destituida de interesse a exposição, que vou fazer, das providencias tomadas ácerca de cada uma das linhas cuja construcção deve ser reservada para o Estado.

I

Por occasião da acalorada discussão sobre o plano da nova rede ferro-viaria, na Associação dos Engenheiros Civis em 1877, a commissão encarregada de o formular limitava ao Tua a linha do Douro, bifurcando-a ahi para ir ligar-se um dos ramaes em Villa Franca das Naves á linha da Beira Alta e seguir o outro por Mirandella para o planalto de Miranda, indo á fronteira nas proximidades de Alcañices procurar ligação em Zamora com a rede hespanhola.

Não prevaleceu essa ideia. Construiram-se a linha do Douro até Barca d'Alva e a de Salamanca em seu seguimento.

A sua ligação com a da Beira Alta era mais tarde projectada pelo Valle do Coa e do Massueime, seu affluente. Por fim estudou-se de via larga uma linha do Pocinho pelas proximidades de Miranda a Constantim, na fronteira.

Acima de Moncorvo existem os famosos jazigos ferriferos de Roboredo, enorme reserva de minerio, cuja exploração em grande escala se virá certamente a fazer no dia não mui distante em que se achem quasi exhaustas as minas de Bilbau.

Teem contra si a grande distancia do ponto de embarque, encarecendo quer o transporte

www.ocomboio.net

descendente dos minerios, quer o ascendente do coke, se se pretender estabelecer altos fornos perto das minas.

São taes os prognosticos ácerca das proporções que esse trafego deve assumir, que se julgou impossivel servil-o cabalmente sem a continuidade da via larga para evitar baldeações.

Proximo de Vimioso encontram-se as afamadas pedreiras de marmores e alabastros de Santo Adrião, impossiveis de explorar em larga escala, emquanto não tiverem transportes faceis. Outras minas ainda, embora de menos fama, existem no planalto entre o Douro e o Sabor.

Sob o ponto de vista agricola tem valor a região e muito mais terá, quando puder importar adubos e exportar os seus productos.

Mesmo depois de prolongada até Salamanca a linha do Douro, previu-se importante trafego internacional para a do Pocinho a Miranda.

Sob o influxo das preoccupações determinadas pelo ponto de vista referido, foi a linha estudada de via larga sob a direcção proficiente do distincto engenheiro sr. Luciano Simões de Carvalho.

O sr. Costa Serrão, que estudara a primeira secção da linha, a qual offerecia excepcionaes difficuldades na subida do Pocinho para Moncorvo, publicou na *Revista de Obras Publicas* um artigo, em que previa remuneração segura do capital, determinada pelos elementos do trafego que enumeramos, e encarecia o seu valor como linha internacional, que atravessasse o Douro em Miranda para ir por Zamora ligar-se em Palencia com a linha do Norte e offerecer o caminho mais directo do Porto para França.

O mesmo criterio prevaleceu na commissão technica de 1898, a qual propôz a via larga para aquella linha.

Não foi d'essa opinião a Commissão Superior de Guerra, ácerca do estabelecimento de novas ligações de via larga com a rede hespanhola.

Chegado o processo ao Conselho de Obras Publicas, procurou este conciliar as conveniencias da defeza do Paiz com as suppostas exigencias de uma larga exploração das minas de Roboredo, propondo que a linha do Pocinho a Miranda fosse de via reduzida, mas que o troço do Pocinho a Carviçaes fosse tambem de via larga para os wagons do Douro poderem ir buscar o minerio sem baldeação.

Foi afinal essa a solução adoptada no decreto da classificação de 15 de fevereiro de 1900.

Andou avisadamente e prestou, a meu vêr, optimo serviço a Commissão Superior de Guerra, não tanto pelos perigos que a prevista ligação faria correr á defeza do reino, como por dar logar a sua preoccupação ao predominio de uma solução mais vantajosa sob o ponto de vista

economico e mais accommodavel á modesta, mas util funcção do fomento regional, que á nova linha incumbia.

É tempo de perdermos illusões ácerca das intensas correntes do trafego internacional pelos nossos caminhos de ferro. Hajam vista os desoladores dados estatisticos relativos ás ligações existentes.

Nem o trafego terrestre do Porto pára Hespanha e França é sobremodo avultado, nem, quando o fosse, se desviaria do caminho que em direcção a Medina e d'ali a Irun, Madrid e Barcelona lhe offerecem as linhas principaes d'essa parte da rede hespanhola.

Zamora é um centro de secundaria importancia, cuja ligação com o Porto só teria alguma vantagem, se a linha que a effectuasse se prolongasse de Toro a Valladolid a encontrar ahi as de Irun e Zaragoza.

Não é de esperar a construcção d'esses troços em Hespanha. Apenas vae figurar agora no plano da sua rede secundaria uma linha de via reduzida, de Zamora a Fermoselle, na fronteira, em frente de Sendim.

Não passará tão longe a linha do Pocinho a Miranda, que um pequeno ramal de alguns kilometros não possa estabelecer, sem pesado encargo, uma ligação util, mas de importancia mais que secundaria.

Este modo de vêr resulta do exame da

região, feito ha mezes pelo distinctissimo engenheiro sr. conselheiro Fernando de Sousa, que foi encarregado officialmente de estudar o assumpto.

Se a importancia do problematico trafego internacional não exige via larga, menos precisa é esta ainda para o trafego interno, que a linha tem de crear n'uma preponderante acção de fomento.

Se ha quem julgue dispensavel o caminho de ferro n'aquelle planalto, reputando excessivo o encargo, em relação ao valor da região, quanto maior seria julgada essa desproporção, se o capital immobilisado na construcção da linha fosse avolumado pelas difficuldades inherentes a um traçado de via larga!

Um exemplo bastará. N'uma ravina onde o estudo de via larga exigira a previsão de um viaducto de 300 metros em curva, bastou, para a via reduzida com curvas de 75 metros, um pontão de 6 metros.

«*E os minerios de Roboredo?*»

Dado que o seu transporte se venha a tornar uma realidade de vulto, comporta-o perfeitamente a via de 1 metro, tanto mais que o trafego é descendente.

Se ha mercadoria cuja baldeação seja facil, é o minerio. Basta estabelecer correspondencia entre a capacidade dos wagons das duas vias, collocal-os em planos differentes e dispôl-os de

www.ocomboio.net

modo que a gravidade se encarregue de fazer gratuitamente a baldeação.

Alguns contos de réis gastos, para esse fim na estação commum, permittem consideravel economia no custo de uma linha, que tem de collear pelos alcantis da margem direita do Douro para attingir o planalto, economia que se eleva a centenas de contos de réis.

Demais, o emprego da via reduzida, que descendo, onde fôr preciso, até aos raios de 60 metros e de menos nos ramaes de serviço dos differentes jazigos, póde levar os seus wagons a todos os pontos das minas, onde não iriam os de via larga, dispensa linhas de serviço e material especial e transfere para o Pocinho a baldeação, que em Roboredo seria inevitavel.

Finalmente, mal se comprehendia que se empregasse a via larga nos primeiros 30 kilometros de construcção difficil, trocando-a pela via reduzida de ahi em deante no terreno facil, impondo a todas as outras minas, e sobre tudo ás pedreiras de Santo Adrião, o onus da baldeação, que se não queria para os jazigos de Roboredo.

A obra mais dispendiosa da linha seria a ponte sobre o Douro, no Pocinho, que devia ter taboleiros independentes para a estrada real n.º 9 e para o caminho de ferro, juxtapostos, conforme o anteprojecto de 1889, ou sobrepostos, segundo a indicação da brigada technica duriense, que estudou o assumpto dez annos depois.

O meu illustre antecessor, sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, empenhado em facilitar as communicações entre as duas margens do Douro, fez promulgar um decreto em 21 de fevereiro de 1901, mandando abrir concurso para a construcção e exploração, por dez annos, das pontes do Pinhão e do Pocinho.

Nas bases annexas prescrevia-se que esta ultima teria largura bastante para comportar, em vias independentes e ao mesmo nivel, a linha ferrea de via reduzida e a estrada. Construiam-se desde logo os apoios em toda a largura e a parte do taboleiro necessario para a estrada, sendo completados sómente quando viesse a ser precisa via independente para o caminho de ferro, o qual poderia ser assente no pavimento da estrada, emquanto o movimento não fosse tão intenso, que estorvasse a viação ordinaria.

O Governo pagava as pontes com o producto das portagens, que auctorisava a cobrar durante dez annos e com uma annuidade complementar pelo mesmo periodo.

Ficou deserto o concurso.

Por decreto de 5 de dezembro de 1901 foi mandado abrir novo concurso para a construcção das pontes, pagas pela fórma ordinaria, sem direito de exploração.

A disposição do taboleiro da ponte do Pocinho era a mesma do anterior concurso. N'este segundo concurso, que se realisou em 30 de maio de 1902, foram apresentadas duas propostas para a do Pinhão e uma para a do Pocinho, julgada inacceitavel. Depois do novo concurso de 2 de julho, foi adjudicada por 102:832$203 réis a do Pinhão e suas avenidas por portaria de 1 de dezembro de 1902, em que se fixavam os preços unitarios dos trabalhos para servirem de base aos pagamentos parciaes.

Por outra portaria da mesma data determinou-se que a Administração dos Caminhos de Ferro contractasse com a Empreza Industrial Portugueza a construcção da ponte do Pocinho e suas avenidas, segundo o projecto que a mesma elaborasse de accordo com a Direcção do Minho e Douro, servindo de base ao contracto os preços unitarios da empreitada da ponte do Pinhão.

A disposição da ponte era, porém, diversa da que primeiro se projectara. Prescrevia-se que os taboleiros fossem sobrepostos, o inferior destinado á estrada e o superior ao caminho de ferro de via larga, em obediencia ao decreto de classificação da linha, de 15 de fevereiro de 1900.

A Direcção do Minho e Douro elaborou o projecto, que não conseguiu approvação sem modificações. As diligencias para a construcção da ponte fizeram reviver nos povos interessados a

esperança de serem dotados com a linha, o que deu logar a representações do Centro Commercial do Porto e da Associação Industrial Portuense em novembro de 1901.

Um dos primeiros actos da minha gerencia foi a publicação da portaria de 9 de março de 1903, mandando elaborar o projecto das linhas do Pocinho a Miranda, e do Valle do Tamega, para via reduzida, conforme o plano decretado em 1900 e nas condições technicas admittidas para a linha do Corgo, procedendo-se em vista d'isso a um estudo com curvas de 75 metros e rampas de 0m,025.

Ao mesmo tempo preparava a proposta de lei sobre construcção de linhas ferreas, nas quaes incluia a do Pocinho, cuja importancia justifiquei no respectivo relatorio, sendo inutil repetir aqui as considerações n'elle feitas, pois que em nota vae reproduzido.

Tratando-se de uma linha de cerca de 120 kilometros, isolada, com elementos de trafego certo, podia a sua construcção e exploração ser confiada a uma empreza, amparada na sua iniciativa com a garantia de juro, que além de ser reembolsavel, tem para o fundo especial immediata compensação no accrescimo de rendimento das linhas do Douro. Não constituiria egual incentivo a partilha d'esse rendimento, offerecida nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, porque o capital, pouco inclinado a

www.ocomboio.net

acreditar prognosticos, ainda os mais seguros, ácerca do trafego provavel de uma linha, prefere a remuneração certa e garantida de um juro modico.

Julguei, portanto, bem cabida a concessão da garantia de juro.

E, se para as linhas de Mirandella a Bragança e Regoa a Chaves se estipulara a taxa de 4 1/2 % para a garantia, o que determinava um capital kilometrico superior ao correspondente á taxa usual de juro, pareceu-me que se deveria estipular a taxa de 5 1/2 %, adoptada para as concessões de Foz-Tua a Mirandella, Santa-Comba-Dão a Vizeu e Beira Baixa.

Na primitiva redacção da minha proposta inclui, pois, a auctorisação para adjudicar em hasta publica a linha do Pocinho ou para a construir por conta do Estado, se a adjudicação se não pudesse effectuar por falta de concorrentes ou de propostas acceitaveis.

As bases da auctorisação eram as seguintes:

1.ª — A exploração seria concedida por noventa e nove annos, a contar da data da assignatura do respectivo contracto.

2.ª — O concurso seria aberto por noventa dias e effectuar-se-ia perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

3.ª — Os licitantes seriam obrigados ao deposito prévio de 50:000$000 réis, elevado a 100:000$000 réis pelo licitante a que fosse adjudicada a concessão.

4.ª — As clausulas e condições da concessão seriam as do concurso de 16 de fevereiro do mesmo anno para a construcção e exploração da linha da Regoa por Villa Real e Chaves á fronteira, modificadas em harmonia com as prescripções d'estas bases.

5.ª — O primeiro lanço da linha, a contar da estação do Pocinho, seria simultaneamente de via larga e via reduzida até um ponto convenientemente escolhido na margem direita do Douro, para n'elle ser feita, nas melhores e mais economicas condições, a baldeação dos minerios. Seria aproveitada, para a passagem do caminho de ferro, a ponte sobre o Douro, mandada construir pelo Governo.

6.ª — A construcção seria feita em harmonia com o projecto mandado elaborar pelo Governo e por este approvado, no qual o limite minimo do raio das curvas poderia ser de 60 metros.

A linha seria dividida em quatro secções:

1.ª Do Pocinho a Carviçaes;

2.ª De Carviçaes a Mogadouro;

3.ª De Mogadouro ás proximidades de Miranda;

4.ª De Miranda á fronteira.

Os trabalhos de construcção da 1.ª secção deveriam começar no praso de noventa dias, a

contar da data do contracto, devendo estar concluidos no praso de tres annos.

Os da 2.ª, 3.ª e 4.ª secções deveriam estar concluidos successivamente no praso de quatro, cinco e seis annos, contados da mesma data.

7.ª — O Governo garantia á empreza adjudicataria o complemento do rendimento liquido annual até 5 $^1/_2$ % em relação ao custo kilometrico da linha, estipulado no contracto, com exclusão do material circulante.

A garantia do juro sahiria do fundo especial dos caminhos de ferro, para o qual reverteriam as quantias que fossem reembolsadas pela empreza concessionaria em virtude do augmento das receitas liquidas e como restituição do adeantamento feito.

A linha seria dividida, para os effeitos da liquidação provisoria da garantia do juro, em lanços, o primeiro até Moncorvo e os seguintes de extensão não inferior a 10 kilometros, podendo ser successivamente abertos á exploração a partir do Pocinho, mediante prévia approvação do Governo.

8.ª — A licitação versaria sobre a quantia em que fosse computado para os effeitos da garantia do juro o custo kilometrico da linha, que não poderia exceder o de 15:000$000 réis, tomado para base de licitação.

9.ª — Os dividendos das acções e os juros das obrigações da empreza concessionaria ficariam isentos, pelo praso de trinta annos, de qualquer imposto.

10.ª — Os materiaes destinados á construcção seriam transportados na linha do Douro pela taxa de 5 réis por tonelada metrica, cobrando-se além d'isso as respectivas despezas accessorias e sello.

A discussão do assumpto no Conselho de Ministros, depois do seu exame pelo Conselho de Administração, cujo parecer figura nas notas, obrigou-me a limitar a proposta á construcção por conta do Estado, prescindindo da garantia de juro.

Promulgada a carta de lei de 1 de julho de 1903, a situação era a seguinte:

Estava o Governo auctorisado a construir a linha por conta do Estado. A sua obra mais importante, a ponte sobre o Douro, ia ser contractada, logo que se vencessem as difficuldades originadas pelo projecto. A linha devia ser de via reduzida, mas o mesmo decreto, que assim a classificava, previa tambem a largura de 1^m,67 para o seu primeiro troço até Carviçaes, o que exigia a correspondente largura de plata-fórma, e sobretudo limites muito superiores de raio de curvas, 200 metros pelo menos, o que aggravaria enormemente o custo da construcção. Já para a ponte fôra mandada prevêr a via larga, na portaria de 1 de dezembro de 1902.

O exame attento do assumpto convenceu-me

www.ocomboio.net

de que não tinha razão de ser essa preoccupação do emprego da via larga. As razões já atraz as expuz.

O essencial era dispôr de local apropriado para faceis baldeações dos minerios junto da ponte, quer na propria estação do Pocinho, quer na margem direita, se n'ella não houvesse condições adequadas para a necessaria installação.

Não hesitei, pois, em levar á assignatura de El-Rei o decreto de 15 de julho de 1903, determinando que o troço de via para serviço privativo das minas de Roboredo, previsto no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900, fosse limitado á extensão absolutamente necessaria para se fazer na margem do Douro, em local apropriado, a baldeação de minerios de via reduzida para a via larga. Mandava-se mais que sem perda de tempo se procedesse á construcção da ponte, nos termos da portaria de 1 de dezembro de 1902. O relatorio justificava minuciosamente a providencia tomada.

Entretanto o Conselho Superior de Obras Publicas dava, sobre o projecto da ponte, parecer, em que se indicava a conveniencia de modificar a distribuição dos vãos a partir do encontro esquerdo, e a altura livre acima do pavimento da estrada. Como o encontro esquerdo podia ser desde logo construido e era preciso não perder o ensejo de emprehender a construcção da ponte, determinei, por portaria

de 1 de agosto, que se celebrasse immediatamente o contracto com a fabrica, visto ser por quantidades de trabalho executadas e pagas, segundo determinados preços unitarios e não um *forfait* por preço global, dependente do orçamento da obra, e que a Empreza Industrial procedesse á revisão do projecto para as duas hypotheses de via larga ou via reduzida, conforme a baldeação de minerios se fizesse na margem direita ou esquerda.

A mesma portaria mandava apresentar, sem perda de tempo, o anteprojecto da installação para baldeação de minerios junto do Douro, afim de ser definitivamente fixada a largura da via sobre a ponte.

D'esse conjuncto de providencias resultou ficar assegurada a construcção da ponte, por um contracto de empreitada, sem dependencia de orçamento da obra, e a do caminho de ferro, em condições economicas.

Fazia-se a revisão do projecto da ponte, conforme as indicações do Conselho Superior, sem prejudicar, porém, os trabalhos preparatorios da sua construcção, taes como organisação de estaleiros, acquisição e transporte de materiaes.

O anteprojecto da ampliação da estação do Pocinho veio demonstrar que esta satisfazia perfeitamente a todos os requisitos de uma estação de baldeação.

Não havia, por isso, razão para não começar ali a via reduzida, impondo-se assim a construcção da ponte para esta via o que affectava não a sua largura, determinada pela da estrada, mas o peso do taboleiro.

O Conselho Superior de Obras Publicas, impressionado pela previsão de um grande trafego de minerios e desejoso de lhe evitar baldeação, ao examinar esse anteprojecto, foi de parecer que a ponte devia ser construida com a resistencia correspondente aos comboios de via larga, para não comprometter o futuro. Quanto á linha, poderia ser construida de via reduzida, alargando-se mais tarde, com a mesma planta, para a via de 1m,67, com tracção electrica, afim de irem a Roboredo os wagons de via larga, se isso fosse preciso.

Em taes condições, eram desnecessarias na estação do Pocinho as installações para trasbordo.

Merecia-me o maior respeito a auctorisada opinião do Conselho Superior. Tratava se, porém, de uma questão mais economica e administrativa, que technica, da qual dependia a prompta realisação de tão util melhoramento, sem sacrificios excessivos e inopportunos do thesouro.

Estava firmemente resolvido a fazer construir a linha, de via reduzida desde a estação do Pocinho.

Eram precisas certas installações para trasbordo dos minerios de Roboredo e de outras minas, e ainda das pedreiras de Santo Adrião. Esse trasbordo podia e devia ser feito na estação do Pocinho, onde era facil e economico.

Não era grande a differença de custo do taboleiro da ponte, pelo que concordei que se lhe désse esse excesso de resistencia.

Por portaria de 11 de novembro de 1903 determinei, pois, que o taboleiro fosse construido nas condições de resistencia correspondente á via larga, mas que a linha fosse toda construida de via reduzida e que se projectasse a estação do Pocinho em condições de se fazer n'ella, rapida e economicamente, o trasbordo de passageiros e mercadorias, e especialmente dos minerios, marmores e alabastros, sem onus supplementar para o trafego.

Em 15 d'esse mez realisou-se, com solemnidade, a inauguração dos trabalhos da ponte, considerados inicio da construcção da linha do Pocinho a Miranda, com a comparencia dos deputados e dos representantes das camaras municipaes interessadas, governadores civis dos districtos do Porto, Guarda e Bragança, administrador da Empreza, Commissão executiva do Conselho de Administração, director e engenheiros do Minho e Douro e enorme concurso de povo.

Em março de 1904 foi submettido á approva-

www.ocomboio.net

ção o projecto do 1.º lanço da linha, comprehendido entre a estação do Pocinho e Moncorvo, na extensão de 12:240 metros, orçado em 166:322$000 réis, sem contar o material circulante, o que dá 13:600$000 réis por kilometro no lanço mais difficil.

O Conselho Superior de Obras Publicas, julgando o projecto bem elaborado, declarou que não podia pronunciar-se sem ser elucidada a questão do estabelecimento da via larga entre Pocinho e Roboredo, prevista no decreto de 15 de fevereiro de 1900. Julgava, pois, necessario novo estudo sobre a base do emprego de via larga.

Continuava a divergencia de vistas em relação a um ponto essencialmente administrativo e economico.

O Governo manifestara já o seu modo de vêr e providenciara modificando a classificação da linha, feita no decreto de 15 de fevereiro de 1900, pelo decreto de 15 de fevereiro de 1903, diploma de força egual, e que limitava a extensão da via larga ao indispensavel para fazer a baldeação dos minerios junto do Douro em local conveniente.

O estudo mostrara que a estação do Pocinho satisfazia plenamente aos necessarios requisitos, e por isso a portaria de 11 de novembro de 1903 a mandou accommodar a essa funcção e declarou dispensavel o prolongamento da via larga além d'ella.

O projecto da linha, de via reduzida, era incomparavelmente mais economico que o de via larga.

A exploração das minas não era impedida pela baldeação dos minerios.

Fôra já dotada a linha do Pocinho na distribuição de fundos, convindo começar os trabalhos.

O projecto estava, na opinião do Conselho Superior, bem estudado. Approvei-o, pois, pela portaria de 20 de junho de 1904, que mandou proceder sem demora á sua execução.

O projecto definitivo da ponte foi approvado por portaria de 8 de outubro do mesmo anno.

Ficou assim resolvida uma questão complexa e, por isso mesmo, controversa.

O tempo se encarregará de mostrar que a solução que adoptei attende os interesses immediatos do thesouro e da região, cujas legitimas aspirações satisfaz, sem prejudicar o futuro da lavra das minas de Roboredo, por intensa que seja, antes a facilita, permittindo levar a toda a parte as ramificações da linha.

Confesso que tive, por vezes, de me violentar para me afastar da opinião de uma corporação consultiva tão competente e respeitavel. Acima de tudo estavam, porém, as minhas responsabilidades governativas. Demais, a divergencia de vistas não significa menospreso, nem quebra de consideração.

Por decreto de 21 de outubro de 1903 foi destinada a quantia de 50:000$000 réis, sufficiente para iniciar n'aquelle anno economico a construcção da linha, que não havia urgencia de activar, emquanto a da ponte não estivesse adeantada. Tencionava reforçal-a no anno economico seguinte. Não cheguei a poder fazel-o, mas tive a satisfação de vêr que essa linha, por cuja construcção tanto me empenhei, não foi esquecida na distribuição do segundo emprestimo.

Surgiram, infelizmente, pretenções excessivas de expropriandos, a que tive de oppôr o recurso da expropriação judicial, declarada urgente por decreto de 17 de outubro de 1904, que foi o ultimo acto da minha gerencia relativo á linha do Pocinho.

Vi, com prazer, o meu illustre successor, sr. conselheiro Eduardo José Coelho, adjudicar, em tres empreitadas, sommando 96:313$000 réis, a infrastructura do 1.º lanço, terraplenagens e obras de arte, e approvar o projecto do 2.º lanço entre Moncorvo e Carviçaes, com 20:240 metros, importando apenas em 151:289$000 réis ou 7:474$760 réis por kilometro, excluindo o material circulante.

Esse preço kilometrico manter-se-ha no resto da linha, se é que não descerá um pouco, tornando possivel a sua construcção sem sacrificio excessivo do thesouro, que, pelo augmento de receita da linha do Douro, obterá excellente juro

do capital, sem falar nas vantagens de ordem administrativa, politica e economica, inherentes á construcção de linhas.

Á tenacidade com que procurei leval-a a effeito se deve este resultado, posso asseveral-o sem vaidade.

II

Não decorreu muito tempo depois da construcção da linha do Douro até á Regoa sem que tomasse vulto a ideia de derivar d'ella, pelo Valle do Corgo, um caminho de ferro que ligasse Villa Real, capital do districto, com o systema de vias ferreas do Paiz, e, prolongando-se, seguisse em direcção a Chaves, embora o Valle do Tamega fosse o caminho natural para a ligação do Douro com aquella povoação.

Pelo mesmo tempo a Companhia da Povoa pensou em prolongar a sua linha de Famalicão por Guimarães, Fafe, Moreira de Rei e Cavez até o Valle do Tamega, internando-se em direcção ás Pedras Salgadas para bifurcar, dando uma ramificação por Villa Pouca e Villa Real á Regoa e outra por proximidades de Vidago a Chaves.

Chegou mesmo a ser apresentada uma proposta de lei, que não obteve approvação, concedendo garantia de juro a essas linhas.

www.ocomboio.net

Foi mais tarde incluida nos estudos ordenados pelo sr. conselheiro Emygdio Navarro a linha de via reduzida da Regoa por Villa Real e Pedras Salgadas a entroncar nas proximidades de Vidago ou do Valle do Tamega.

As difficuldades que o traçado tinha de vencer nas margens alcantiladas do Corgo, tornavam carissima a construcção da parte entre a Regoa e o fundo do Valle de Villa Pouca.

Em 1 de abril de 1897 foi concedida provisoriamente, por decreto, a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Pereira Cabral a construcção e exploração por noventa e nove annos da linha da Regoa á fronteira, com 1 metro de largura, em leito proprio ou no terreno das estradas, deixando-se para ulterior fixação os limites das curvas e das inclinações.

O Governo não concedia subsidio algum á empreza, limitando-se a outhorgar-lhe diversas isenções de impostos.

A concessão tornar-se-hia definitiva depois de approvada pelo poder legislativo, se os concessionarios declarassem em prasos determinados que acceitavam as modificações que elle fizesse ás bases da concessão ou que desistiam das isenções concedidas.

Excedia essa concessão a faculdade do poder executivo, em vista das explicitas prescripções do decreto de 31 de dezembro de 1864, segundo o qual nenhum caminho de ferro póde

ser construido ou concedido sem lei que approve e confirme o contracto.

Por muitas vezes se entendeu que bastava não subsidiar as linhas para o Governo ter o direito de as conceder, mesmo quando excediam 20 kilometros.

N'outros casos consideravam-se como ramaes extensas linhas que não podiam ter essa classificação, embora viessem entroncar em linhas já concedidas.

N'esse mesmo anno de 1897 foi sujeito á approvação do Governo um projecto do troço de 24 kilometros da Regoa a Villa Real, em leito proprio, com curvas de 60 metros de raio, cujo custo kilometrico, incluindo material circulante, era orçado em 17:740$449 réis, quasi a terça parte do que custaria com curvas de 150 metros e tendo ponte privativa sobre o Corgo, em vez de aproveitar a da linha do Douro.

A apresentação, por esse tempo, de um projecto de lei, concedendo, sobre bases mal estudadas e em condições ruinosas para o Thesouro, garantia de juro a varias linhas, e entre ellas á de Braga a Chaves, veio fazer esmorecer os concessionarios.

Das varias ligações existentes de Chaves com o Porto, por Braga, por Cavez e Guimarães, pelo Valle do Tamega e pela Regoa, era aquella a mais difficil e que menos se justificava. Amparada com garantia de juro torna-

va-se temivel concorrente da linha do Corgo, concedida sem esse auxilio.

As camaras municipaes da região interessadas na construcção da linha, debalde representaram no sentido de lhe ser concedida tambem garantia de juro.

Apenas se alargou, por carta de lei de 7 de julho de 1898, o praso da isenção de impostos e se deu aos concessionarios direito de opção para as linhas convergentes ás da sua concessão, ficando o Governo auctorisado a tornal-a effectiva, o que só se realisou por alvará de 10 de outubro de 1901, depois de se conseguir com muito custo que se fizesse o deposito de 10:000$000 réis.

Mallogradas as diligencias para obter capital, requereram os concessionarios a annullação da concessão e restituição do deposito.

Por carta de lei de 24 de maio de 1902, foi deferido esse pedido e auctorisado o Governo a adjudicar em hasta publica a concessão, com a garantia de juro de 4 $^{1}/_{2}$ %, em relação ao custo kilometrico determinado pela praça, sendo a base da licitação 26:000$000 réis.

Permittia-se que em pontos excepcionaes as curvas descessem ao limite de 100 metros.

Por decreto de 2 de agosto do mesmo anno foi mandado abrir o concurso e approvado o respectivo programma.

Effectuou-se este em 5 de novembro e foram apresentadas quatro propostas, a mais favoravel das quaes divergia das condições da praça, especialmente no limite de raio das curvas, que descia a 60 metros, e no peso dos carris, que elevava a 23 kilogrammas por metro.

Por decreto de 15 de novembro de 1902 foi annullado e mandado abrir novo concurso em 5 de dezembro, com as condições da referida proposta e sem base de licitação.

A requerimento de um dos concorrentes foi prorogado até 16 de fevereiro de 1903 o praso do concurso, apresentando-se n'elle uma unica proposta, evidentemente feita para ser julgada inacceitavel, como de facto foi.

Por decreto de 18 do mesmo mez, baseado na disposição da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, que auctorisa a construir, dentro dos limites da despeza de 3.000:000$000 réis, não só as linhas n'ella enumeradas, mas tambem todas as que estando concedidas vierem a caducar ou tiverem já caducado, foi determinada a immediata construcção da linha da Regoa á fronteira, por conta do Estado.

Por tres portarias da mesma data foi a Direcção do Minho e Douro encarregada de proceder ao restabelecimento do traçado e revisão do projecto da secção da Regoa a Villa Real, sobre a base do de 1897, e commettida a duas commissões a fixação dos typos de material

www.ocomboio.net

fixo e circulante que devia ser adoptado na nova linha.

Finalmente, uma portaria de 25 de fevereiro de 1903 determinou que a construcção começasse logo que findassem os trabalhos preparatorios, ficando assegurados á Administração os recursos necessarios pela faculdade que anteriormente lhe fôra concedida e de que, aliás, não usou, em relação aos troços de Pias a Moura e Faro a Villa Real de Santo Antonio, de reter para esse fim a parte necessaria da receita liquida a entregar ao Thesouro.

Determinava-se mais n'essa portaria que, apenas se ultimasse a revisão do projecto da 1.ª secção, se procedesse ao estudo das seguintes, nas mesmas condições technicas.

Achavam-se, pois, tomadas pelo meu illustre antecessor, sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, as providencias necessarias para ser promptamente iniciada a construcção da linha da Regoa a Chaves e á fronteira, quando entrei para o Ministerio.

Não estavam, porém, assegurados os recursos indispensaveis.

Com effeito, é obvio que na auctorisação da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, que estipulava para o dispendio em construcções por conta do Estado o limite de 3:000 contos, não cabia, além do custo do ramal de Portimão, das linhas de Faro a Villa Real, de Pias a

Moura, do Barreiro a Cacilhas, de Setubal á margem do Sado, o de todas as linhas de concessões caducadas ou que viessem a caducar.

A retenção da receita liquida não alargava esse limite, que não tardaria a ser excedido.

Inclui, por isso, na minha proposta de lei de 24 de abril de 1903, que o elevou de 3:000 a 10:000 contos, a linha da Regoa á fronteira.

Entretanto recebia-se em 25 de março uma proposta para uma empreitada geral da construcção da linha, atacando-a simultaneamente em todas as secções e concluindo-a em cinco annos.

O projecto seria feito pelos proponentes nas condições technicas do ultimo concurso, isto é, com curvas de 60 metros e rampas de 0m,025, ficando-lhes plena liberdade de traçado, dentro d'esses limites.

O preço proposto era de 24:000$000 réis por kilometro, excluindo o material circulante e sendo gratuito o transporte do material na linha do Douro.

Logo que o Conselho de Administração informou que a proposta era prejudicial aos interesses do Estado, pelo excessivo preço e pela liberdade de escolha do traçado, com preço kilometrico fixado de antemão, e que seria preferivel a construcção por troços successivos e por empreitadas parciaes, indeferi o requerimento.

Para se avaliar o exaggero d'aquelle preço, basta recordar que a 1.ª secção fôra orçada a 17:840$000 réis por kilometro, incluindo material circulante, devendo ser muitissimo mais baixo o das seguintes, como se viu pelo dos primeiros 15 kilometros além de Villa Real, orçados a menos de 9:000$000 réis.

Os encargos do capital durante a construcção não justificam a enorme differença entre esses preços e o da proposta. E nem em tempo se ganharia, porque para a 1.ª secção, Regoa a Villa Real, eram pedidos tres annos e oito mezes, quasi o dobro do necessario para a construcção pelo Estado.

Approvei o projecto revisto da 1.ª secção, por portaria de 25 de abril de 1903, mandando o executar por empreitadas parciaes.

Pela mesma occasião, os habitantes de varias povoações do Valle do Tanha, affluente do Corgo na margem esquerda, pediram que a linha seguisse por esse valle, abandonando em quasi toda a sua extensão a directriz do projecto approvado, que ia sempre pela margem do rio.

O exame do assumpto mostrou que esse traçado, condemnado já pelo habil auctor do projecto em 1897, daria logar a grande alongamento da linha, que imporia a quasi todo o trafego pesado onus, além de augmentar muito o custo entre a Regoa e Villa Real.

Por despacho de 30 de abril, pelo qual me conformei com o parecer do Conselho de Administração, indeferi essa pretenção.

A promulgação da lei de 1 de julho de 1903 e a realisação do emprestimo, de que destinei a dotação de 240:000$000 réis para a linha de Chaves, asseguraram a sua construcção.

Aplanadas assim todas as difficuldades, abriram-se os concursos para as empreitadas, sendo adjudicadas por portarias de 23 de junho, 20 de novembro e 17 de dezembro de 1903 e 9 de junho de 1904, aquellas, cuja importancia excedia a 10:000$000 réis, e approvada a adjudicação das restantes, feita pelo Conselho de Administração.

Por portaria de 10 de setembro tinham sido mandadas pôr em praça as empreitadas que ainda não estavam adjudicadas, e fazer sem perda de tempo as expropriações.

Approvei, finalmente, por portarias de 5 de abril e 11 de maio de 1904, os typos de carris, travessas, locomotivas, carruagens, fourgons e wagons, alguns dos quaes constituem novidade nos nossos caminhos de ferro.

Para o carril foi adoptado um typo Vignoles, de perto de 25 kilogrammas de peso por metro, mais reforçado que o das linhas em exploração.

As machinas são Compound, do typo Mallet, com dois *bogies* que lhe asseguram grande peso

www.ocomboio.net

adherente, 40 toneladas, e a mais completa flexibilidade para circularem em curvas de pequeno raio.

As carruagens são de duas classes, com intercommunicação, corredor central, signal de alarme e retretes, assentes sobre *bogies*. Ha ainda pequenos salões, commodamente dispostos para logares de luxo. Os fourgons, com repartição postal, são perfeitamente adequados ao seu fim. Os wagons das tres series, fechados, borda alta e borda baixa, são pela maior parte assentes sobre *bogies*, e outros, assim como os salões e fourgons, sobre eixos radiaes do systema Rechter.

Auctorisei a acquisição de quatro machinas, dez carruagens, tres salões e vinte e quatro wagons.

Tencionava dar do segundo emprestimo larga dotação, afim de se continuarem os trabalhos além de Villa Real, no lanço cujo estudo ficou muito adeantado, quando sahi do Ministerio.

Folguei, por isso, ao vêr que o meu successor seguiu a mesma orientação, executando o que eu deixara preparado, afim de se construir rapidamente uma linha que será um dos mais valiosos affluentes da do Douro, pelo trafego de Villa Real, Villa Pouca, Pedras Salgadas, Vidago e Chaves, e que deve ser prolongada á fronteira e ligar com a que em Hespanha se construir de Orense a Verin.

III

Desde 1888 que estava estudada a linha da Regoa a Villa Franca das Naves, para via de 1 metro, com curvas de 150 metros e rampas de $0^{m},025$, tendo sido incluida entre as que a proposta de lei do sr. conselheiro Emygdio Navarro auctorisava a conceder, com garantia de juro.

Justifica-se plenamente a construcção d'essa linha que, além de servir Lamego, Tarouca, Moimenta, Sernancelhe e Trancoso, liga a do Douro com a da Beira Alta em Villa Franca e, portanto, com a da Beira Baixa, tendo ao mesmo tempo, na da Regoa a Chaves, seguimento para Traz-os-Montes.

Não só o trafego proprio da região atravessada, como o de transito, fazem esperar valioso tributo d'esse affluente da linha do Douro.

Não ficou, portanto, esquecida no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900.

A sua construcção encontra, porém, obstaculo no elevado custo do 1.º lanço, Regoa a Lamego, não só pelas difficuldades que o terreno offerece para se vencer a enorme differença de nivel entre esses dois pontos, mas tambem pela necessidade de uma importante ponte sobre o Douro.

Quando delineei o meu plano de fomento pela viação accelerada, adstricto á construcção economica das linhas secundarias, mandei elaborar novos projectos das que tinham sido estudadas em condições diversas das adoptadas para a da Regoa a Chaves, dando a precedencia ás do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez, da Regoa a Chaves e a Villa Franca. O emprego, n'estas, das curvas de 75 metros, ou mesmo de 60 nos pontos mais difficeis, ha de reduzir notavelmente o custo da construcção.

Para esta ultima pareceu-me, porém, conveniente dar ainda maior liberdade ao estudo, auctorisando o emprego de cremalheira onde se justificasse pelas difficuldades excepcionaes do terreno, mórmente no 1.º troço, em que era preciso vencer grande differença de nivel em curta extensão.

Na proposta de 24 de abril, convertida na lei de 1 de julho, inclui esta linha. Ficou assim auctorisada a sua construcção, cujo começo será, porém, difficultado pelo elevado custo da grande obra de arte que é precisa, logo á sahida da Regoa. Entendi que devia ser construida e explorada pelo Estado, visto ser o prolongamento da da Regoa a Chaves e constituir uma ligação importante, cujo trafego de transito convem defender de desvios possiveis.

IV

O estudo do plano das linhas complementares, decretado em 15 de fevereiro de 1900, fez-me reconhecer a importancia da do Valle do Tamega, que, se não fosse a necessidade de bem servir Villa Real, capital do districto, deveria ter precedencia sobre a do Corgo, por ser o caminho natural de Chaves e de Vidago para o Porto.

A construcção da linha da Regoa a Chaves mudava a situação. Não deixava, porém, de se justificar a prompta construcção do troço da Livração a Cavez, que punha a rica e populosa região de Basto em communicação facil com a linha do Douro, ficando para mais tarde o troço de Cavez a Vidago, onde as linhas do Corgo e do Tamega se reunem n'um troço commum, que segue para a fronteira.

A linha do Tamega tinha sido estudada para via larga e para via reduzida, com curvas de 150 metros. Vinha de Vizeu por S. Pedro do Sul e pelo Valle do Paiva para subir o Tamega até Chaves.

A commissão technica de 1898 tomou primeiro, no plano que submetteu a inquerito, Cahide para origem da linha.

As reclamações de Amarante e do Marco

www.ocomboio.net

levaram-na a modificar o plano e fazel-a sahir da Livração, o que foi sanccionado pelo voto das corporações consultivas e pelo decreto de 15 de fevereiro de 1900. Necessario era elaborar novo projecto de construcção mais economica, pelo emprego de curvas de pequeno raio.

Ordenei, pois, esse estudo pela portaria de 9 de março de 1903, e na proposta de lei de 24 de abril inclui o troço da Livração a Cavez, justificando no relatorio a sua construcção.

Promulgou-se a lei de 1 de julho de 1903. Effectuou-se o estudo.

Estava quasi concluido o projecto, quando surgiu um movimento de representação a favor de outra directriz, provocado pelo desejo de approximar a linha do sanatorio do Seixoso. Pretendia-se que sahisse de Cahide, subisse ao alto da Lixa, para descer para Amarante.

Esse traçado ia de encontro ao decreto da classificação e á lei ultimamente publicada, que, de accordo com elle, déra a Livração por ponto de partida á linha. Seria preciso modificar a lei, se para isso houvesse fundamento.

Ora, bastava o exame da carta para mostrar quão pouco se justificava essa alteração da directriz.

Multiplicavam-se as instancias dos meus correligionarios politicos para que attendesse as reclamações.

Apezar de firmemente resolvido a não sacrificar a administração á politica e a fazer prevalecer a solução que fosse aconselhada pelo interesse geral, não quiz, recusar o exame prévio do assumpto.

Mandei, pois, por despacho de 9 de junho de 1904, proceder ao reconhecimento de uma variante, de Cahide pela Lixa a Amarante, para mais cabal apreciação do traçado estudado, trabalho que estava sendo ultimado quando deixei o Governo.

As conclusões deduzidas do confronto d'essa variante com o traçado primitivo são expostas no trecho seguinte de um artigo publicado sobre o assumpto na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de janeiro ultimo, pelo distincto engenheiro sr. conselheiro Fernando de Sousa:

> Os resultados do estudo vieram demonstrar quão justificada era a preferencia dada á Livração para origem da nova linha.
>
> Com effeito, é Amarante o principal centro na parte inferior do Valle do Tamega, devendo, pois, ser servido directamente pela linha. A pequena differença, de 22 metros apenas, entre as cotas dos patamares das estações da Livração e Amarante, assegura á linha excellente perfil. A extensão é de 12:920 metros.
>
> O traçado, partindo de Cahide, tinha que subir 188m,5 até a divisoria das aguas, onde attingia a cota de 427m,5 para descer em Amarante á cota de 78 metros. A extensão seria de 30:765 metros, aggravada com as fortes rampas indispensaveis para vencer tão grandes differenças de

nivel. Para bem comparar os dois traçados dever-se-hia com effeito attender ao seu comprimento virtual.

Na directriz de Cahide seria do Gatão, a 4:400 metros de Amarante, que a linha teria de seguir para montante em direcção a Cavez, do que resultaria ficar Amarante mal servida ou tornar-se indispensavel um ramal, origem de difficuldades e encargos para a exploração, já onerada pelo mau perfil da linha.

A linha do Tamega é destinada a assegurar as relações da zona sua tributaria, não só com o Porto, como com a parte da linha do Douro para cima da Livração e por ella com as linhas das provincias de Traz-os-Montes e da Beira.

Não podem essas relações ser esquecidas na comparação dos dois traçados. Tomando, pois, por pontos de partida Amarante e o Gatão, para o trafego que vem da zona além d'aquella villa e comparando as distancias a Cahide, ponto commum no itinerario para o Porto e á Livração nas relações para o lado da Regoa, chega-se aos seguintes resultados:

Amarante a Cahide:

pela Livração	22k,220
pela Lixa	30k,743

Gatão a Cahide:

pela Livração	26k,620
pela Lixa	26k,343

Amarante á Livração:

pela Livração	12k,920
por Cahide	40k,043

Gatão á Livração:

pela Livração	17k,320
pela Lixa	30k,743

Amarante ficava, pois, onerada com mais 8k,6 para o Porto e 27k,1 para a Regoa (e escolho a Regoa para termo de comparação por ser ponto de juncção da linha do Douro com as que a ella convergem de Chaves e de Villa Franca das Naves).

A região além de Amarante ficava em condições eguaes de distancia pelo que respeita ás relações com o Porto; para o lado da Regoa teria um augmento de percurso de 13k,40 pela Lixa.

Pelo que respeita ao custo da linha, excluindo o material circulante, o da Livração a Amarante está orçado em 269:628$000 réis; a variante de Cahide foi estimada em 433:413$000 réis, ou mais 163:785$000 réis.

Impunha-se, pois, a sahida da Livração, e por isso o respectivo projecto foi approvado por portaria de 2 de dezembro, e por portaria de 9 do corrente uma variante que abrange os primeiros 4 kilometros e teve por fim melhorar o perfil.

É certo que a linha pela Lixa servia uma zona mais populosa, mas tão curto seria o percurso d'esse trafego e tão ponderosas eram as razões que militavam contra aquella directriz, que se entendeu dever deixar á viação ordinaria o papel que naturalmente lhe pertence, de drenar a zona tributaria do caminho de ferro.

A approvação do projecto, segundo a directriz da Livração a Amarante dada pelo meu successor, pôz termo á questão.

www.ocomboio.net

V

São de via reduzida todas as linhas complementares de que me tenho occupado, referindo as providencias que tomei para assegurar a sua construcção por conta do Estado.

Mostrei como em todas se adoptou o criterio da economia, que deve presidir á sua construcção, para a tornar possivel, e que teve a sua origem no projecto de 1897 do troço da Regoa a Villa Real, e no decreto de 1902 que o mandou construir. Segui o exemplo, convencido que só assim poderemos dotar a nossa rede com os indispensaveis complementos.

Para findar o presente capitulo, resta esboçar rapidamente a historia, fertil em vicissitudes, da unica linha de via larga que tem de se construir ao norte do Mondego, além da de circumvallação do Porto e do prolongamento do ramal de Leixões, ou da linha marginal do Douro, que representa a rectificação da do Douro necessaria, no momento em que o desenvolvimento do trafego exija a segunda via.

Refiro-me ao prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço, de facil construcção, que se explora economicamente com o material dos comboios que hoje param em Valença, e cujo tributo vem engrossar o trafego

da do Minho, sem augmento sensivel da despeza de exploração.

A commissão technica de 1898 justificava, no seu magnifico relatorio de 3 de julho de 1899, a adopção da via larga para o troço de Valença a Melgaço, nos termos seguintes:

«*Trazer á linha principal o trafego que lhe pertence, conduzindo sem trasbordo os passageiros e mercadorias pelo caminho que se lhes offerece em melhores condições de tracção, o mesmo é que abrir livre curso, sem derivações possiveis, ao affluente, no ponto em que vae engrossar a corrente geral no maximo trajecto.*

«*Accrescem as circumstancias da facilidade do traçado em planta e perfil e da construcção pouco extensa, quasi só differente para uma e outra bitola pelas dimensões do perfil transversal e pelo typo propriamente da via e perfeitamente divisivel em duas campanhas successivas, a primeira de Valença a Monsão, a segunda de Monsão a Melgaço.*»

Propôz, por isso, com o assentimento das camaras municipaes da região, ouvidas no inquerito, esse prolongamento de via larga, que assim foi incluido no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900.

Fôra, porém, concedido em 22 de novembro de 1894 uma linha americana, de tracção animal, entre Valença e Monsão, assente no leito da estrada real n.º 23.

Em 11 de janeiro de 1896 foi concedida a licença pedida para o emprego da tracção a vapor.

A carta de lei de 20 de setembro de 1897 concedeu isenção de direitos ao material fixo e circulante.

Em 22 de junho de 1899 foi auctorisado o trespasse da concessão.

Entretanto era promulgada a lei de 14 de julho de 1899, cuja base 5.ª assegurava auxilios valiosos ás linhas complementares que fizessem objecto de concessão.

Não devia ter effeito retroactivo essa disposição, que não parecia applicavel ás linhas já concedidas n'outras condições.

Os concessionarios do *tramway* de Valença a Monsão requereram as vantagens da base 5.ª, que lhe foram negadas em outubro de 1899 apoz consulta do Conselho de Administração, e com razão, pois não era admissivel que se considerasse linha complementar um americano sobre estrada.

A publicação do decreto de 15 de fevereiro de 1900, classificando o troço de via larga de Valença a Melgaço, veio corroborar essa judiciosa resolução, não obstante o que, os concessionarios requereram em 8 de maio de 1900 a transformação da sua concessão na de uma linha de 1 metro, com uma zona de protecção de 30 kilometros, e á qual se dessem as vantagens da base 5.ª, para o que seria preciso, com prejuizo da região, alterar a classificação decretada mezes antes, depois de inquerito e audiencia das corporações consultivas competentes.

Nem o leito da estrada comportava uma linha d'essa largura, nem havia conveniencia publica na transformação.

O pedido foi indeferido por despacho de 23 de junho de 1900, sob parecer do Conselho de Administração, sendo auctorisado o levantamento do deposito de 1:760$000 réis, mediante desistencia da concessão, e, no caso contrario, declarado improrogavel o praso, tantas vezes prorogado, para começarem os trabalhos.

O Estado recusava-se assim a alterar o plano da viação accelerada por fórma inconveniente, reservava o seu direito de construir o prolongamento de via larga, mas respeitava a concessão feita, sem consentir no adiamento successivo da realisação da obra.

Succederam-se, todavia, novas prorogações em 14 de março de 1902 e 16 de março de 1903, e diligencias para a promulgação de uma lei que transformasse a concessão de *tramway* na de uma linha de 1 metro, em leito proprio, com garantia de juro.

Essa pretenção era muito patrocinada por pessoas influentes da politica regeneradora, sendo durante a minha gerencia solicitado repetidas

www.ocomboio.net

vezes, e com a maior instancia, para a fazer vingar.

Não só recusei, mas estando por cumprir o preceito do decreto de 6 de outubro de 1898, que manda elaborar os projectos das linhas complementares classificadas, suscitei, por portaria de 5 de março de 1904, o cumprimento d'essa prescripção, mandando proceder pela Direcção do Minho e Douro aos estudos do troço de Valença a Melgaço para via larga, nas condições da maxima economia, dividindo-o em dois lanços successivos: um de Valença a Monsão, outro de Monsão a Melgaço.

Não desistiram os concessionarios da sua pretenção, formulando-a em requerimento, sobre que foi ouvido mais uma vez o Conselho de Administração, animados pela concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte do Lima, com garantia de juro.

O novo requerimento abrangia tres pretenções: mudança de classificação da linha pela substituição da via larga pela via reduzida; auxilio do Estado sob a fórma de garantia de juro e outras vantagens; outhorga de uma concessão aos requerentes, accrescentada com a do troço de Monsão a Melgaço.

Allegava-se, para justificar a mudança de typo de via, o elevado custo da via larga, exactamente onde ella póde ser construida sem

grande dispendio e a differença de custo é compensada pela suppressão das baldeações em Valença e pelo aproveitamento do material circulante em serviço hoje até ali.

Argumentava-se que o diminuto rendimento do prolongamento não dava remuneração ao capital exigido pela via larga, como se o tributo d'esse prolongamento não augmentasse o trafego áquem de Valença. Demais, estando concedida uma linha de via reduzida, de Braga a Monsão, era ali e não em Valença que a via reduzida devia entestar com a via larga.

Por ultimo seria prejudicial para o publico o fraccionamento das linhas por varias emprezas concessionarias. E não colhia o argumento infundado de ser indispensavel a concessão com garantia de juro, por não poder ser construida tão cedo pelo Estado a linha de via larga.

O rendimento proprio da linha de Valença a Melgaço será pequeno, não bastando, pois, a garantia de 3 % sobre 20:000$000 réis por kilometro, para lhe dar rendimento.

Se o Estado tivesse que dar maior garantia, com o mesmo encargo, preferivel seria levantar o capital para a construcção de via larga.

Concluia o parecer por alvitrar a annullação da concessão do *tramway*, logo que findasse a ultima prorogação concedida.

Por essa occasião veio a camara de Valença, com informação favoravel do governador civil,

patrocinar a pretenção dos concessionarios e pedir que o estudo ordenado fosse feito, não para via larga, mas para via reduzida.

Argumentava a Camara com as vantagens que para Valença resultariam de se effectuar ali o trasbordo de passageiros e mercadorias!! E no inquerito de 1899 a mesma Camara pronunciava-se a favor da via larga «*attentas as relações commerciaes e o muito transito e movimento entre Melgaço e Monsão para a estação de Valença, que é terminus.*»

Ás solicitações officiaes e officiosas, invocando as suppostas conveniências da politica partidaria, ás campanhas diffamatorias na imprensa, em que se inventavam manejos de uma imaginaria companhia ou syndicato do Porto, apoiado pelas entidades technicas que intervinham no assumpto para obter a concessão de um troço de via larga reservado para o Estado, respondi com o despacho de 27 de setembro de 1904, mandando proseguir até Melgaço, com a maxima actividade, os estudos para via larga, que estavam sendo feitos entre Valença e Monsão.

Por essa occasião varios habitantes dos concelhos interessados, allegando que tinha sido pedida ás camaras a approvação do projecto de lei concedendo garantia de juro á linha de via reduzida, solicitaram d'El-Rei a immediata resolução do assumpto por um acto dictatorial.

Em 22 de setembro realisou-se em Monsão uma reunião de delegados de tres concelhos, para representarem no mesmo sentido.

Não obstante as vivas instancias dos meus correligionarios politicos, entendi que não devia afastar-me da linha de conducta adoptada, e resolvi definitivamente o assumpto de accordo com a lei, com os interesses do Estado e as verdadeiras conveniencias da região, desfiguradas para se acudir a uma empreza periclitante.

Passara o praso da ultima prorogação.

Por portaria de 30 de setembro de 1904 mandei declarar caduca a concessão do *tramway*, pondo assim termo á questão, deixando o campo desembaraçado para a construcção do prolongamento do caminho de ferro do Minho por conta do Estado, e votando ao merecido desprezo as arremettidas de folicularios venaes ou desorientados.

Creio ter prestado, com esta resolução, que me originou numerosos dissabores, um verdadeiro serviço á região e ao Estado.

www.ocomboio.net

SEGUNDA PARTE

As linhas de Companhias

CAPITULO I

Linhas concedidas a emprezas na região ao norte do Mondego

I. A rede complementar ao norte do Mondego. — Linhas que devem ser objecto de concessão. — A linha de Guimarães a Fafe. — A concessão do troço da Trofa a Guimarães. — A largura da via. — Primitiva concessão do troço de Guimarães a Fafe. — Modificações successivas do alvará. — A applicação da lei de 14 de julho de 1899. — O local para a estação de Fafe. — O prolongamento para Moreira de Rei.

II. As linhas complementares do Minho. — Pedidos de concessão. — O recurso a uma empreza concessionaria. — A sua exclusão da lei de 1 de julho de 1903. — Dois concursos abertos nos termos da lei de 1899. — Novo concurso com garantia de juro e pedido de auctorisação para contractar definitivamente. — Os auxilios das camaras municipaes. — Adjudicação provisoria. — O deposito definitivo. — O *bill* de indemnidade.

III. A linha de Mirandella a Bragança. — Construcção do troço de Foz-Tua a Mirandella. — O seu prolongamento até Bragança. — A proposta de lei de 1888. — A lei de 14 de julho de 1899. — Revisão do projecto. — Um pedido de concessão com garantia de juro. — O decreto de 10 de outubro de 1901. — Os concursos de 1902. — Contractos provisorios e definitivos. — O trespasse para

www.ocomboio.net

a Companhia Nacional. — Fiscalisação da construcção. — A variante e a garantia de juro.

IV. A linha do Valle do Vouga. — Concessão primitiva de 1889. — O alvará de 1901. — Garantia de juro. — A approvação do projecto. — O contracto provisorio de 1905.

Referi na primeira parte d'este livro os esforços que fiz para dar vigoroso impulso á construcção de linhas por conta do Estado e para melhorar a sua exploração.

Como disse na introducção, entendo que a situação em que se encontra a constituição da nossa rede, aconselha prudente ecletismo no seu desenvolvimento, combinando-se a acção do Governo com a de emprezas concessionarias, e por esse criterio orientei a minha acção governativa.

Indispensavel se torna, pois, para completar o estudo emprehendido, expôr o que tive ensejo de fazer, em relação ás linhas exploradas por Companhias, dividindo essa exposição em tres capitulos, cada um dos quaes será consagrado a uma das zonas do Paiz: norte, centro e sul.

Das linhas complementares da do Minho e Douro, que figuram no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900, está iniciada a construcção das seguintes, por conta do Estado:

Alfandega do Porto a Leixões.

Circumvallação do Porto.

Valle do Tamega.

Pocinho a Miranda.

Valle do Corgo.

Devem tambem ser reservadas para serem construidas e exploradas pelo Estado:

Prolongamento da linha do Minho, de Valença a Melgaço.

Regoa a Villa Franca das Naves.

Linha marginal do Douro.

Pocinho a Villa Franca das Naves.

Das primeiras duas d'este ultimo grupo já me occupei no capitulo anterior.

A linha marginal do Douro, segunda via da do Douro, deve naturalmente pertencer ao Estado.

A do Pocinho a Villa Franca, de mais que secundaria utilidade, apenas se justifica por ser a continuação da do Pocinho a Miranda, que liga com a da Beira Alta e com todas as outras linhas de via reduzida, por intermedio da de Regoa a Villa Franca, n'este ultimo ponto. Forçosamente deve, pois, ficar sujeita ao mesmo regimen que aquella.

Apoz a eliminação indicada ficam para poder ser objecto de concessão as seguintes, todas de via reduzida:

Guimarães a Cavez.

Alto Minho, Braga a Monsão.

Braga a Guimarães.

Valle do Lima.

Mirandella a Bragança.
Tarouca-Vizeu-Mangualde.
Valle do Vouga e seu ramal para Aveiro.
Vizeu a Foz-Tua.

A ultima constitue a ligação da linha de Foz-Tua a Bragança com a de Santa Comba-Dão a Vizeu, convindo, pois, que seja concedida á Companhia Nacional, se esta um dia a requerer para assegurar a continuidade das suas linhas.

E se mais tarde se construir, como é de esperar, uma linha de via reduzida que vindo de Santa-Comba-Dão por Taboa, Arganil, Miranda do Corvo, Thomar, ao Entroncamento e a Rio Maior, na projectada transversal de Setil ás Caldas da Rainha e a Peniche, as communicações directas da provincia de Traz-os-Montes e da Beira Alta com Lisboa, ficam asseguradas com grande encurtamento de percurso.

A linha de Tarouca-Vizeu-Mangualde tem o troço médio commum á linha do Vouga; parecendo-me, pois, que deve pertencer á mesma empreza que construir e explorar esta, da qual me occuparei em paragrapho distincto.

Cumpre-me, por isso, referir o que, em relação ás quatro linhas do Minho e á de Mirandella a Bragança, foi feito durante a minha gerencia.

I

Por decreto de 11 de julho de 1871 foi concedida auctorisação a Simão Gattai para estabelecer um caminho de ferro americano, *rail road*, entre Porto e Braga, por Santo Thyrso e Guimarães, sobre as estradas reaes n.os 32 e 37.

A requerimento do concessionario foi modificada, por decreto de 28 de dezembro de 1872, essa concessão, transformada na de uma linha de via reduzida, em leito proprio, com tracção a vapor, linha «*entre um ponto do caminho de ferro do Minho, proximo ao rio Ave, ás Taipas, com um ramal de Fafé por Vizella, a entroncar na linha principal entre Santo Thyrso e Guimarães.*»

Não se fixou no decreto a duração da concessão, nem se reservou para o Estado o direito de resgate.

Eguaes omissões se notam em outros decretos de concessão, publicados de 1872 a 1877, como são o da linha da Povoa e do ramal de Caceres.

Foi auctorisado, por decreto de 28 de outubro de 1874, o trespasse da concessão para uma companhia, denominada *Minho district railway Company Limited.*

www.ocomboio.net

Por decreto de 18 de fevereiro de 1875 foi acceite a desistencia, proposta pelo concessionario, da construcção do ramal de Vizella e dos lanços entre as Taipas e Guimarães, ficando a concessão limitada á parte comprehendida entre o Ave e Guimarães.

O mesmo decreto permittiu que essa secção fosse construida com a via de $1^{m},67$.

D'este modo não era o Governo quem definia de antemão a directriz de uma linha de manifesta importancia, mas sim o concessionario, alterando-a conforme as vicissitudes das suas negociações para angariar capitaes.

Em 1879 a companhia concessionaria tinha construido apenas 6 kilometros entre Bougado e Santo Thyrso, e havia sido declarada fallida pelo Tribunal do Commercio do Porto.

O Governo, no proposito de assegurar a continuação dos trabalhos, revogou, por decreto de 16 de abril de 1879, os decretos anteriores de concessão, e por decreto da mesma data concedeu a linha «*de Bougado a Guimarães por Santo Thyrso e Vizella*» ao sr. Antonio de Moura Soares Velloso e ao Visconde da Ermida, para via larga, com curvas de 250 metros e rampas maximas de $0^{m},025$.

Ainda se não fixou d'esta vez a duração da concessão, que permaneceu indeterminada, não devendo, aliás, ser perpetua, o que mal se comprehenderia em relação a um caminho de ferro

que, nos termos do decreto de 31 de dezembro de 1864, faz parte do dominio publico.

Pouco tempo depois foi novamente alterada a largura de via, a pedido dos concessionarios, por decreto de 5 de agosto de 1880, sendo-lhes permittido construil-a reduzida.

Por carta de lei de 2 de junho de 1882, foi concedida a isenção temporaria de direitos de importação para os materiaes de construcção e exploração e outras isenções tributarias.

Permittiu-se ulteriormente o aproveitamento do leito da linha do Minho, desde a estação da Trofa até Louzado, para lhe poupar a construcção da ponte sobre o Ave, em vez de se estabelecer em Louzado o entroncamento.

O trafego entre Guimarães e o norte do Minho ficou assim onerado com o percurso duas vezes feito entre a Trofa e Louzado, e pelo que representa relações para o lado do Porto, recebem as linhas do Minho e Douro exigua portagem, em virtude do contracto de 3 de dezembro de 1883.

Em 14 de abril de 1884 abriu-se toda a linha á exploração até Guimarães.

Graças aos elementos de trafego da região e á severa economia da sua modelar administração, não tardou a ser desafogada a situação da Companhia, que se constituira, e que annos depois requereu a concessão do prolongamento de Guimarães a Fafe, sem subsidio

nem garantia de juro, nem qualquer outro encargo para o Estado.

Por alvará de 2 de junho de 1891 foi deferido o pedido e feita a concessão por noventa e nove annos, com direito de resgate, passados os primeiros quinze.

A Companhia devia fazer um deposito de 50:000$000 réis, e apresentar o projecto no praso de seis mezes.

Succederam-se varias prorogações para a realisação do deposito, até que, tendo caducado a concessão por falta de cumprimento das condições respectivas, foi passado em 2 de junho de 1898 novo alvará que alargava a trinta e cinco annos o praso, além do qual a linha póde ser resgatada, e dispensava aquelle deposito, substituindo-o pela garantia constituida pela linha de Bougado a Guimarães com todo o seu material fixo e circulante.

Passados dias, era deferido, por decreto de 14 de julho do mesmo anno, o requerimento da Companhia, para ser substituido este alvará por outro em termos identicos aos da concessão da linha da Regoa por Chaves á fronteira, feita por decreto de 1 de abril de 1897.

Aquelle diploma annullava o alvará de 2 de junho e concedia, provisoriamente, por noventa e nove annos a linha, ficando dependente essa concessão da approvação do poder legislativo, salvo o caso da desistencia, por parte da Com-

panhia, das seguintes vantagens que lhe eram outhorgadas:

Isenção, durante o periodo da concessão, de qualquer imposto especial;

Isenção de qualquer contribuição geral, districtal, municipal ou parochial, nos primeiros vinte e quatro annos da concessão;

Isenção dos direitos de importação dos materiaes destinados á construcção e das machinas, carruagens e carvão importados durante os primeiros dois annos de exploração.

A carta de lei de 1 de agosto de 1899 auctorisou o Governo a tornar definitiva a concessão provisoria, nos termos do decreto de 14 de julho de 1898.

A publicação da carta de lei de 16 de julho de 1899, cuja base 5.ª auctorisava o Governo a conceder as linhas da rede complementar com determinadas vantagens, superiores ás que aquella lei assegurava á Companhia para a linha de Guimarães a Fafe, levaram-na a requerer a applicação d'essa base á sua concessão.

O Conselho de Administração, ouvido sobre o assumpto, foi de parecer que o regimen da base 5.ª só era applicavel ás concessões futuras e não ás que tinham sido feito antes, como aquella sobre a qual se providenciara por lei posterior.

A Procuradoria Geral da Corôa foi, porém, favoravel á pretenção, que obteve deferimento por portaria de 23 de junho de 1900, sendo

www.ocomboio.net

afinal publicado o alvará de concessão definitiva, cuja redacção suscitou duvidas, sendo por isso ouvida novamente aquella superior instancia.

Perdeu-se ainda d'esta vez o ensejo para fixar a duração do praso pelo qual era concedida a exploração da linha da Trofa a Guimarães.

O projecto tinha sido approvado por portaria de 16 de abril de 1901.

Não se conformou a Companhia com a redacção da clausula 43.ª do alvará, relativa ás vantagens concedidas, porque não abrangia as da lei de 1 de agosto de 1899 e das da base 5.ª, não figurava a partilha do rendimento liquido das linhas do Minho e Douro, nem a cedencia do producto dos impostos de transito e sello, durante trinta annos.

Requereu, pois, a sua modificação, de modo que abrangesse todos os beneficios concedidos pelas duas leis citadas.

Tendo ouvido sobre o assumpto a Procuradoria Geral da Corôa, e de accordo com o seu parecer, deferi o pedido, sendo passado o alvará de 14 de maio de 1903 modificando o anterior.

Pareceu-me equitativo o deferimento, do qual dependia a construcção de um caminho de ferro que vem augmentar o rendimento do do Minho, e que é levada a effeito por uma Companhia portugueza concessionaria de outra linha,

construida sem subsidio do Estado, e valiosissimo affluente das do Minho.

Resolvida assim essa difficuldade, fui inaugurar os trabalhos.

As estrondosas e enthusiasticas manifestações de regosijo da região foram significativa demonstração da importancia que, para o seu progresso economico, tem a nova linha.

Não tardaram, porém, a surgir novos embaraços.

A Companhia, empenhada em reduzir a $0^{m},018$ as pendentes de $0^{m},020$ que figuravam no projecto, mandou o refazer quasi todo pelo distincto engenheiro Francisco de Lima e procurou melhorar as condições da estação de Fafe, levantando a razante e desviando-a um pouco para facilitar tanto o futuro seguimento da linha para Moreira de Rei como a construcção da avenida de ligação com a villa.

Os interesses e caprichos pessoaes vieram, como de costume em terras pequenas, complicar a questão essencialmente technica, sobre a qual se tinha pronunciado um engenheiro notavel o sr. coronel Pereira Dias, escolhido pela Camara Municipal para arbitro do litigio com aprazimento da Companhia, e cujo veredictum, competente e imparcial, parece que devia ser acceite por ambas as partes e especialmente por aquella que o indicara.

Não succedeu, porém, assim, por elle se ter

pronunciado pela variante que a Companhia propozera!

Lembrou-se então esta de um expediente dilatorio, a collocação provisoria da estação á entrada de Fafe, e longe do centro da povoação, para evitar as exageradissimas exigencias com que a ameaçavam, no tocante a expropriações.

Fiz-lhe sentir que de modo algum podia approvar um projecto n'essas condições, quando a lei sobre expropriações subministra o meio de serem pelos tribunaes reduzidas, ao que fôr justo, as pretenções dos expropriandos.

Foi, pois, apresentada a variante, collocando a estação no local que as conveniencias da povoação reclamavam, e em vista do parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas approvei-a por portaria de 4 de outubro de 1904.

A fiscalisação da construcção tinha em tempos sido incumbida á Direcção fiscal de exploração.

Na occasião em que iam começar os trabalhos, e exclusivamente no intuito de fazer cumprir os preceitos legaes, determinei, por portaria de 1 de maio de 1903, que aquella fiscalisação fosse exercida pela Direcção do Minho e Douro, em obediencia ao regulamento approvado por decreto de 16 de novembro de 1899, que encarrega as Direcções de exploração das linhas do Estado de fiscalisarem a construcção das respectivas linhas complementares.

A acção tutelar da Direcção fiscal só começa quando essas linhas entram em exploração.

É para desejar que pela Companhia de Guimarães seja construido o troço de Fafe a Cavez, ou pelo menos até Moreira de Rei, para melhor servir a região de Basto.

Essa construcção, nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, afigura-se-me remuneradora, por causa do affluxo de trafego aos troços áquem de Fafe.

Lembrei officiosamente á Companhia, que era do seu interesse prolongar até Moreira de Rei a linha, concessão que de boamente lhe faria se a pedisse.

É natural que depois de concluido o troço de Guimarães a Fafe ella se anime a esse emprehendimento, tão util para a região, como para ella propria.

II

Quando se procedeu ao estudo da linha do Minho, foram alvitradas diversas directrizes, uma das quaes ia pelo interior da provincia, servindo directamente Braga, Ponte da Barca, Arcos de Valle de Vez e Monsão.

A escolha da directriz pelo littoral e a construcção do ramal de Braga exigiam varias

www.ocomboio.net

linhas complementares, para bem servir tão populosa região. Tres estavam naturalmente indicadas: a linha do Valle do Lima, entre Vianna e Ponte da Barca, a de Braga a Guimarães e a de Braga a Monsão, pelas portellas do Vade e do Extremo, tendo em Ponte da Barca estação commum com a primeira.

O accidentado da região, de cuja viação accelerada a linha do Minho e o ramal de Braga constituiam, aliás, as arterias principaes, aconselhava o recurso á via de 1 metro, ligando-se em Guimarães as novas linhas com a da Trofa, destinada a seguir para a região de Basto.

Com justificada razão mandou o sr. conselheiro Emygdio Navarro proceder ao estudo d'essas linhas.

Os limites dos raios de curvas e das pendentes foram os que para todas as linhas, então estudadas, se adoptaram, isto é, 150 metros para as curvas, 0m,020 para as pendentes.

Já em 18 de junho de 1874 tinha sido concedida, por decreto, uma linha de via reduzida, em leito proprio, de Vianna por Ponte da Barca a Lindoso, concessão que mais tarde foi declarada caduca.

Por decreto de 27 de julho de 1875 foi novamente feita essa concessão, fixando-se para os raios de curvas e para as pendentes os limites de 50 metros e 0m,025. A largura da via era de 0m,90.

Nenhum effeito, porém, surtiu ella, e ainda bem, pois que ia sujeitar as linhas complementares do Minho á bitola de 0m,90, adoptada para a da Povoa e differente da que foi estabelecida posteriormente para as de Guimarães, de Mirandella, de Vizeu e do Vouga.

Tambem esse diploma enfermou do defeito de não fixar o praso de duração.

Em dezembro de 1899 foi requerida a concessão de uma linha ferrea, de via de 1 metro, assente sobre o leito das estradas, entre Braga e Monsão.

Ouvido sobre o pedido o Conselho de Administração, foi este de parecer, em 21 de maio de 1900, que tendo aquella linha sido indicada no plano da rede complementar como de interesse geral, assente em leito proprio, não podia ser concedido um *tramway*, servindo os mesmos pontos, com prejuizo do referido plano.

Foram approvadas as conclusões do parecer por despacho de 21 do mesmo mez.

Em 1902 foi requerida, pelo concessionario do *tramway* de Valença a Monsão, a concessão de uma linha de via reduzida, de Vianna aos Arcos de Valle de Vez por Ponte da Barca, assente sobre o leito das estradas onde conviesse, pedido que ficou prejudicado pela abertura do concurso ordenado posteriormente, e não deveria ser attendido, quer por substituir uma linha em leito proprio por um *tramway*,

quer por não dar garantias de construcção da linha quem não tinha conseguido levar a cabo a do *tramway*, de Valença a Monsão.

Quando preparei a minha proposta de 24 de abril de 1903, era preciso estabelecer precedencias de linhas, tendo em conta o interesse geral, a sua importancia relativa e os principios de justiça distribuitiva.

Não podia nem devia esquecer a provincia do Minho, e se julgasse deverem ser construidas exclusivamente pelo Estado as linhas complementares, certamente incluiria na minha proposta as que acima enumerei e cuja utilidade é incontestavel.

Esse grupo de linhas, com elementos certos de valióso trafego, servindo uma população superior a 300:000 almas, e ligando centros tão importantes como Guimarães, Braga e Vianna, entre si, e com as villas de Ponte do Lima, Ponte da Barca, Arcos e Monsão, sommando cerca de 150 kilometros de extensão, trazendo á linha do Minho consideravel tributo, estava naturalmente designado para constituir uma concessão, appellando-se para a iniciativa particular, amparada pelos auxilios do Estado.

As vantagens que a essa concessão asseguraria a applicação da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, eram sufficientes para remunerar o capital, principalmente construindo-se as linhas em condições technicas que barateassem o seu custo.

Para esse appello não carecia de nova lei e bastavam as faculdades que ao Governo dava a lei vigente.

Com a preparação da referida proposta coincidiu, pois, a do decreto de 27 de junho de 1903, mandando abrir concurso publico, por noventa dias, para a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Alto Minho: Braga a Monsão, e Valle do Lima, nos precisos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, fixando-se o modo de liquidar o accrescimo de receita das linhas do Estado, que devia ser partilhado por fórma que não désse logar a duvidas nem a pretenções de ingerencia da empreza concessionaria na administração e contabilidade das linhas do Estado.

Para facilidade previa-se a possivel adjudicação, em separado, da linha do Valle do Lima, para que o pesado encargo da construcção de uma ponte sobre o Lima não afugentasse concorrentes, que pretendessem tomar a concessão das linhas de Guimarães a Monsão.

A cidade de Braga estava silenciosa e resignada, havia muito, com a falta de linhas complementares que mais lhe aproveitavam.

Parecia que a iniciativa de abrir concurso para a concessão de linhas que tanto lhe interessam devia ser motivo de satisfação, procurando a região suscitar concorrentes, promover auxilios locaes e fazer propaganda para incitar

www.ocomboio.net

os capitaes a um emprehendimento remunerador.

Pois não succedeu assim.

Surgiram protestos e reclamações, pugnando por uma linha, ha muito posta de parte, de Braga a Chaves pelo Gerez, que encontrava enormes difficuldades de construcção, e que apoz o inquerito de 1899 não fôra incluida no plano decretado em 1900, por se entender que não havia proporção razoavel entre os encargos que originava e os serviços que podia prestar.

Pretendeu-se que no concurso se impozesse, á Companhia, Braga para sua séde, e que ali fossem tambem as officinas, como se o melhor meio de angariar concorrentes fosse cercear-lhes a liberdade de acção administrativa.

Seria imposição injustificavel, e sem precedentes, essa de indicar para as officinas um local que para a empreza poderia não ser o mais conveniente para a economia da exploração.

Tinha sido absolutamente expontanea a resolução de abrir concurso, cujo programma approvei por portaria de 6 de maio. As condições eram as que mais se accommodavam ao interesse geral, e que por isso mesmo não alterei, apesar de muitas instancias para as modificar.

Quanto á economia da proposta de lei e á

omissão n'ella das linhas do Alto Minho, o distincto engenheiro sr. conselheiro Fernando de Sousa, que se achava no Porto e teve conhecimento de uma reunião que se ia celebrar em Braga para promover a defeza dos interesses da cidade, foi ali, com o meu consentimento, explicar o assumpto e fazer vêr quanto eram infundadas as reclamações que começavam a manifestar-se, e aconselhar os reclamantes a desistir do pedido da linha de Braga a Chaves, que não podia ser de modo algum attendido.

Por condescendencia publiquei uma portaria em 6 de maio de 1903, determinando que as estações de Braga e Vianna fossem consideradas principaes para os effeitos do § 4.º do n.º 1.º do artigo 1.º do caderno de encargos.

Foi um innocente pleonasmo.

Ao leal concurso dos deputados por Braga, sem distincção de côr politica, devo a votação da minha proposta de lei, sem que da omissão, n'ella, das linhas do Alto Minho, proviesse embaraço.

Mandei officiar, logo que se abriu o concurso, aos presidentes das camaras municipaes de Guimarães, Braga, Villa Verde, Amares, Ponte da Barca, Arcos de Valle de Vez, Monsão, Ponte do Lima e Vianna do Castello, perguntando-lhes se tomavam sobre si o encargo das expropriações, ou se concorriam com algum subsidio pecuniario e de que importancia, po-

dendo ser uma prestação annual equivalente ao juro e amortisação do custo das expropriações, e finalmente se se obrigavam a interpôr os seus bons officios junto dos expropriandos para conseguir cedencias gratuitas de terreno ou, ao menos, a renuncia a exigencias excessivas.

A camara de Guimarães declarou que não podia dar auxilio pecuniario, a não ser a cedencia do direito a receber do Estado a quantia de 13:880$291 réis, que lhe eram devidos como subsidios para construcção de estradas municipaes, nos termos da lei de 15 de julho de 1862.

Convem notar que esses subsidios não constituem divida do Estado, porque não chegaram a ser concedidos.

A camara de Braga offereceu 20:000$000 réis, tirados da receita creada por decreto de 13 de abril de 1875, na parte destinada á amortisação de emprestimos.

A de Amares declarou que o seu auxilio ficava dependente do traçado que a linha seguisse.

A de Villa Verde não respondeu.

A da Ponte da Barca offereceu o subsidio de 6:000$000 réis, na hypothese de ficar a estação de entroncamento das duas linhas, do Alto Minho e do Valle do Lima, a menos de 400 metros da villa. Este subsidio seria pago

em seis annos, por prestações semestraes, e reduzir-se-hia a 2:000$000 réis, se a estação ficasse a mais de 400 metros.

A dos Arcos comprometteu-se a fazer á sua custa as expropriações desde o rio Lima até á estação dos Arcos, e a dar o subsidio de 5:000$000 réis para as expropriações além da estação.

A de Monsão offereceu o subsidio de 1:000$000 réis, em dez prestações annuaes.

A de Ponte do Lima comprometteu-se a concorrer com 10:000$000 réis, pagos em quarenta prestações semestraes.

Finalmente, a de Vianna do Castello obrigou-se ao subsidio de 12:000$000 réis, entregues em seis prestações annuaes.

Todas as camaras prometteram a sua intervenção junto dos expropriandos para se obterem preços razoaveis.

A obra principal das linhas era a ponte sobre o Lima, segundo a directriz indicada, que sahia de Vianna, seguia pela margem direita e atravessava o rio em Lanhezes, devendo a ponte ter taboleiros distinctos para o caminho de ferro e para a viação ordinaria.

Para compensar o excesso de custo era permittida a cobrança de portagem, nos termos da lei de 22 de julho de 1850.

Realisou-se o concurso em 19 de agosto, ficando deserto.

www.ocomboio.net

Por decreto de 10 de setembro foi mandado abrir segundo, com as mesmas condições.

Seja-me licito reproduzir as considerações com que, no relatorio respectivo, justificava esse novo concurso:

« A densa população da região, a riqueza do seu solo, o consideravel movimento que se nota nas estradas que a atravessam, o intenso trafego das linhas comparaveis com as que faziam objecto do concurso, os valiosos auxilios que a citada lei assegura, as condições technicas estipuladas para baratear a construcção (curvas de 75 metros e rampas de $0^{m},025$, podendo ir a $0^{m},030$ em condições excepcionaes): tudo aconselhava o appello á iniciativa particular, que devia ser energica e tenazmente secundado pelos esforços dos povos beneficiados por tão grande melhoramento. Importava emprehender larga e insistente propaganda que fizesse vêr ao capital a segura remuneração que em tal emprehendimento encontraria. Não succedeu assim. »

Um exemplo podia ter sido citado, o da linha de Mirandella a Bragança, que não teria encontrado concorrentes, se não fossem as porfiadas diligencias do mallogrado engenheiro José de Madureira Bessa, que de corpo e alma se votou á tarefa de dotar a sua provincia com o melhoramento mais importante a que podia aspirar. Foi o que faltou ás linhas do Minho. Por

isso ficaram desertos ambos os concursos, tendo-se effectuado o segundo em 28 de novembro.

Nada me obrigava a novas diligencias, quando os interessados na construcção da linha não tinham procurado arranjar concorrentes. As injurias e insinuações de que era alvo quotidianamente, em artigos e correspondencias de jornaes, não eram de molde a provocar novas iniciativas.

Procedera, porém, expontaneamente, e sem solicitações, quando mandei abrir o primeiro concurso, movido apenas pelo desejo de dotar a provincia do Minho com as suas linhas complementares.

Com egual expontaneidade quiz esgotar todos os recursos no appello á iniciativa particular. Reconhecendo que, apesar de ser seguramente remuneradora a concessão, nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, o capital se não abalançava a emprehendel-a sem ter garantido o rendimento por fórma effectiva, resolvi recorrer á garantia de juro, paga pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, que tinha, no augmento de receita proveniente do tributo das novas linhas, sobeja compensação do encargo. Demais, não podia este ser grande, em vista dos elementos do trafego das duas linhas.

Dois caminhos podiam ser seguidos: apresentação prévia de uma proposta de lei aucto-

risando a abertura de concurso com a base de garantia de juro, ou abertura immediata do concurso com a clausula de ficar a adjudicação definitiva dependente de auctorisação legislativa, e apresentação de uma proposta de lei n'esse sentido, que correria os devidos tramites emquanto se fazia o concurso.

Optei pelo segundo, tendente á mais prompta realisação do meu plano.

Por decreto de 24 de dezembro de 1903 foi, pois, mandado abrir novo concurso, com as condições technicas do anterior, concedendo-se a garantia de juro de 5 % sobre o custo de cada kilometro, que resultasse do concurso, com a base de licitação de 20:000$000 réis. O desembolso do Estado era, porém, limitado a 3 %.

Para os effeitos da garantia de juro fixava-se em 150 kilometros a extensão total das linhas.

As despezas de exploração eram computadas em 50 % das receitas, com o minimo de 700$000 réis e o maximo de 1:200$000 réis.

Concedia-se, além d'isso, o transporte gratuito de materiaes para a construcção nas linhas do Estado, os auxilios offerecidos pelas camaras municipaes, a isenção do imposto no juro das obrigações e dividendos das acções durante trinta annos e a importação livre de direitos do material fixo e circulante durante o periodo da concessão.

No respectivo relatorio justificava-se minuciosamente essa providencia.

Não virá fóra de proposito reproduzir os trechos em que se salientavam os effeitos da falta de diligencias, por parte dos interessados, para conseguir licitantes nos concursos anteriores.

«Tão certa se me afigurou a remuneração do capital, desde o começo da exploração, que o facto de ficar deserto o concurso que se devia effectuar em 19 de agosto não abalou a minha convicção, levando-me a propôr a abertura de novo concurso com as mesmas bases, que Vossa Magestade houve por bem determinar por decreto de 10 de setembro ultimo. Para que surtissem effeito as diligencias do Governo, encontrando correspondencia no appello á iniciativa privada, tornava-se necessaria activa, criteriosa e insistente propaganda por parte dos interesses regionaes, que, longe de entibiar esforços ou de formular exigencias onerosas, esclarecesse e animasse o capital, naturalmente retrahido e baldo de confiança a aventurar-se a um commettimento cuja proficuidade podia ser comprovada com dados numericos irrecusaveis. Haja vista a fórma por que a linha de Mirandella a Bragança encontrou concorrente, mercê da devoção civica e da fé inabalavel dos promotores d'esse melhoramento.

«Ha pouco ainda, de analogas diligencias resultou haver concessionario para a linha de

www.ocomboio.net

Portalegre, que não offerece melhores elementos de trafego que as do Minho. Seja como fôr, a inanidade dos dois concursos effectuados exige que outro caminho seja seguido para contemplar a região minhota com a quota parte que lhe pertence nos beneficios da viação accelerada. A construcção directa pelo Estado, n'um futuro proximo, não cabe nos recursos disponiveis, que teem mais justificada applicação em outras regiões do Paiz, como a zona entre Douro e Sabor, o Valle do Sado e outras, a que faltam as estradas que o Minho já possue em muito maior proporção. Occorre, pois, naturalmente, o alvitre da construcção com garantia de juro, que, sem trazer ao Estado encargo superior ao que resultaria da appplicação da lei de 14 de julho de 1899, dissipa os receios do capital, de não ter desde logo remuneração certa. »

Por portaria de 5 de janeiro de 1904 approvei o programma e caderno de encargos do concurso, fixado para 28 de março.

Em 30 do mesmo mez apresentei á Camara dos Senhores Deputados uma proposta de lei, que reproduzo em nota, auctorisando o Governo a tornar definitiva a adjudicação que houvesse de resultar do concurso.

Obteve a proposta parecer favoravel das Commissões de Obras Publicas e Fazenda, e chegou a ser dada para ordem do dia.

Realisou-se o concurso, sendo apresentada pelo sr. Temple Georges Blackwood uma proposta com a base kilometrica de 19:999$000 réis para a garantia de juro.

Em harmonia com o programma, o concorrente dava como referencias financeiras a casa Broughton, Nocton & Broughton, e declarava que o director technico da empreza seria o sr. Arnaldo de Novaes Guedes Rebello.

É este um distincto e justamente conceituado engenheiro, cujas qualidades de intelligencia e caracter teem sido manifestadas em numerosas e importantes commissões de serviço publico. Da firma dada como referencia financeira, tive excellentes informações. A proposta estava nos termos legaes.

Fiz, portanto, immediatamente a adjudicação, por portaria de 28 de março, declarando, porém, que se não podia tornar effectiva sem auctorisação do poder legislativo.

O adjudicatario tinha feito o deposito provisorio de 4:000$000 réis; devendo por isso eleval-o a 24:000$000 réis, que tanto era a importancia do deposito definitivo.

A dissolução das Camaras obstou á votação do projecto de lei.

As camaras municipaes interessadas na construcção das linhas, sobresaltadas, vendo o risco de ficar mallograda a adjudicação provisoria e perdido o ensejo de prompta realisa-

ção de tão importante melhoramento, representaram a El-Rei, instando pela transformação do projecto n'um decreto com força de lei, acto dictatorial que as circumstancias e interesse publico justificavam, tanto mais que esse projecto tivera voto favoravel das commissões parlamentares.

Sua Magestade dignou-se attender tão justos pedidos, firmando o decreto de 2 de maio de 1904, que auctorisou o Governo a contractar definitivamente com Blackwood a construcção e exploração das linhas, nos termos do concurso.

Apenas foi publicado esse decreto, mandei intimar o concessionario a reforçar o deposito, elevando-o a 24:000$000 réis.

A esse tempo procedia elle com o seu pessoal technico ao reconhecimento das linhas, o que deu logar a desencontro de correspondencia até á sua partida para Londres.

No intuito de facilitar a prompta realisação do deposito, auctorisei o concessionario a fazel-o em dinheiro, ou em titulos de divida portugueza de valor equivalente, na Agencia Financial de Londres, que foi prevenida por mim em telegramma pedindo-lhe tambem aviso telegraphico logo que recebesse o deposito.

Em officio de 26 de maio á Direcção Geral da Thesouraria foram confirmadas as indicações que tinham sido dadas á Agencia Financial.

Em 31 officiou-se ao concessionario, por intermedio da nossa Legação em Londres, convidando-o, em confirmação da carta anterior, que por erro da direcção lhe não chegara ás mãos, a fazer o deposito complementar de 20:000$000 réis, no praso de oito dias, contados da data da recepção do officio.

Em 10 de junho respondeu Blackwood accusando a recepção em 9, declarando estar habilitado a fazer o deposito, preferindo effectual-o em titulos de divida e perguntando se os podia computar ao par, para esse effeito. Antes, porém, desejava que pelo Governo fosse tomada resolução ácerca da directriz proposta para as linhas, pelo engenheiro Calthrop, encarregado de proceder a um reconhecimento, cujo relatorio apresentava.

Argumentava-se n'elle com a necessidade de seguir em grande extensão as estradas entre Braga e Guimarães e Braga a Monsão, para bem servir as povoações, em vez de desviar a linha da parte mais povoada, tornando difficil o seu accesso, como succederia com os traçados estudados em 1888. Em muitos pontos seria até preciso aproveitar parte do leito das estradas.

Quanto á linha do Valle do Lima, a construcção da ponte sobre o Lima parecia-lhe tão dispendiosa que propunha o aproveitamento da ponte da linha do Minho e a construcção pela

www.ocomboio.net

margem esquerda desde Darque, obrigando-se ao mesmo tempo a construir o troço de Vianna a Lanhezes na margem direita, por julgar que servia assim melhor a região.

Telegraphou se em resposta, indicando o valor do deposito em titulos, não ao par mas pela cotação do dia, declarando que o leito das estradas não podia ser utilisado e que os anteprojectos do Governo constituiam mero esclarecimento, tendo o concessionario liberdade de elaborar os projectos nos termos do caderno de encargos e que era indispensavel realisar immediatamente o deposito, sob pena da annullação da concessão.

Por fórma alguma se consentiria que, em parte da sua extensão, as linhas occupassem o leito das estradas, visto tratar-se não de um *tramway*, mas de caminho de ferro, em leito proprio.

Quanto á linha do Lima, as modificações propostas eram admissiveis, pois equivaliam ao adiamento da construcção da ponte, accrescentando-se á linha o troço da margem esquerda, até Lanhezes, sem encargo para o Estado.

Essa alteração servia melhor as duas margens do Lima, tão povoadas, nas suas relações com Vianna, e a todo o tempo se podiam ligar pela ponte. O essencial era ficar desde logo a linha continua de Vianna a Ponte da Barca.

Urgia resolver estas questões prévias.

Duas soluções podiam ser tomadas: annullar a concessão provisoria, por não ter sido reforçado o deposito, ou entrar em negociações com o adjudicatario.

A primeira, mais commoda para mim, tinha por consequencia o adiamento da construcção das linhas, tanto mais que houvera um unico concorrente.

Entendi, pois, que o interesse da região aconselhava a adopção da segunda, o que me obrigou a mandar a Londres o secretario do Conselho de Administração, sr. conselheiro Fernando de Sousa, para discutir os pontos controversos que havia na proposta do concessionario.

Prestou-se amavelmente a acompanhal-o o sr. Arnaldo de Novaes, que, na sua qualidade de futuro director technico da empreza e tendo feito o reconhecimento das linhas, muito podia contribuir para se chegar a uma solução satisfatoria.

Apoz laboriosas negociações, em que foram dissipadas as ideias erroneas do concessionario ácerca dos seus direitos e obrigações, foi-lhe declarado, com o meu consentimento, que o limite excepcional de 0,m030 das pendentes podia ser empregado não só entre os Arcos e Monsão mas tambem na passagem do Vade, entre Braga e Ponte da Barca, e na da Falperra, entre Braga e Guimarães, se fosse absolutamente

necessario; que a construcção da ponte sobre o Lima poderia ser adiada em troca da construcção immediata de um troço de linha, na margem esquerda, de Vianna por Darque, aproveitando a pónte da linha do Minho, e outro na direita, de Vianna a Lanhezes, devendo a empreza construir a ponte logo que o rendimento do capital garantido attinja 8 %; que a empreza poderia aproveitar o terreno junto das estradas pertencente ao Governo, comtanto que ficasse livre a largura do leito que cada uma legalmente deva ter, segundo a sua classe; que fóra d'estas clausulas o caderno de encargos assegurava a liberdade do traçado ao concessionario, nos limites de curvas e rampas prescriptos.

Pretendia o concessionario que o decreto de 2 de maio não lhe impunha a obrigação de prévio reforço do deposito. Mostrou-se-lhe que o Governo não podia acceitar esse modo de vêr, e que não tornaria a concessão definitiva sem isso.

Em carta de 27 fazia em Londres o secretario do Conselho esta declaração ao concessionario, registando o seu compromisso de ser feito o deposito na Agencia Financial, até 2 de julho, na importancia de 20:000$000 réis effectivos ou 53:400$000 réis nominaes, em titulos da divida interna.

No dia aprazado telegraphava com effeito o concessionario, não a Agencia, participando que acabava de fazer o deposito.

O accordo feito em Londres foi confirmado por portaria de 12 de julho.

Em 8 de julho a Direcção Geral da Thesouraria enviou á Administração dos Caminhos de Ferro um cheque de 3:500 libras, sacado por Arthur Renshaw, da *Phœnix Engineering and Vagon Works*, de *Stoke-on-Trent*, sobre a conhecida casa Glyn Mills Currie & C.º, de Londres, a favor do secretario do Conselho, acompanhado de uma carta de Blackwood, declarando que aquella importancia era destinada a completar o deposito.

Causou-me estranheza esta fórma de fazer o deposito, differente da que havia sido indicada á Agencia Financial, tanto mais que ao cambio do dia o cheque não representava exactamente 20:000$000 réis.

Mandou-se, todavia, receber do Banco Lisboa & Açores, ao qual foi endossado, recebendo-se 19:241$230 réis, em 12 de julho, que n'essa mesma data foram mandados depositar na Caixa Geral de Depositos, onde já se achavam desde o dia do concurso os 4:000$000 réis do deposito provisorio.

Como o concessionario devia comparecer dentro em pouco para assignar o contracto, aguardou-se a sua vinda para lhe fazer completar o deposito, em que faltavam 758$770 réis.

Com grande surpreza foi, porém, recebido

www.ocomboio.net

em 19 aviso do Banco Lisboa & Açores, que o cheque não tinha sido pago em Londres, onde fôra apresentado na casa Glyn.

Depois da troca de telegrammas, em que o sacador declarava que mandou devolver o cheque por falta de formalidades no endosso, *for a proper stamped official endorsement*, e recambiado de Londres o cheque, que havia sido protestado; tendo-se averiguado que a firma sacadora era considerada e não se vendo no endosso falta de formalidades que justificassem a recusa de pagamento, foi intimado o concessionario a regularisar immediatamente a situação, declarando-se-lhe que eram de sua conta quaesquer despezas a que désse logar a cobrança.

Respondeu este pedindo que pelas vias legaes fosse compellido o sacador a honrar a sua assignatura, o que se não fez, declarando-se lhe que a Administração nada tinha com Renshaw, e que o deposito devia ter sido feito em dinheiro ou em titulos. Não sendo completado sem demora, o Governo procederia nos termos legaes.

Foi novamente recusado o pagamento do cheque, apesar do segundo endosso com todas as formalidades.

Nova troca de telegrammas, dos quaes se deprehendia ter havido, entre Renshaw, constructor de caminhos de ferro e fabricante de material, e o concessionario Blackwood, combinações, que tendo levado o primeiro a adeantar o dinheiro do deposito e a passar o cheque, estavam periclitantes, o que dava logar á recusa de pagamento.

Blackwood pediu alguns dias de demora para regularisar o assumpto, quer pelo pagamento do cheque por conta de Renshaw, quer entregando elle a quantia do deposito se essa combinação falhasse.

O meu primeiro impulso foi recusar, annullando a concessão provisoria.

Não o fiz por duas razões.

Sabia que o concessionario fazia esforços para angariar os recursos para a construcção das linhas, não sendo, pois, razoavel a recusa de alguns dias de prorogação, quando mezes e annos teem sido dados a muitos outros concessionarios.

Além d'isso, uma repartição publica, a Agencia Financial, commettendo o erro de acceitar em pagamento de 20:000$000 réis um cheque de 3:500 libras, sem ao menos verificar préviamente se a casa Glyn o pagava, e aggravando esse erro com a remessa do cheque em vez de o mandar cobrar e remetter a importancia, déra ao depositante o direito de se declarar em regra para com o Governo.

Pareceu-me, pois, preferivel resolver a difficuldade com prudencia e cordura, tanto mais

que Blackwood propunha entregar immediatamente 1:500 libras a Glyn e dentro de poucos dias o saldo.

Em telegramma de 5 de agosto foi intimada a entrega immediata d'aquella quantia e a de 2:280 libras até 13, para complemento do deposito, ao cambio do dia, e pagamento das despezas bancarias.

N'esse mesmo dia foi effectivamente realisada a entrega.

Dias depois recebia-se carta de Blackwood, allegando sophisticamente algumas disposições do decreto de 2 de maio, para negar a obrigação do deposito antes de começada a construcção.

Apesar d'isso esperava por uma combinação com Renshaw. Se o cheque não era pago, cumpria forçar o sacador ao pagamento nos termos legaes. Terminava por garantir que levaria a cabo o emprehendimento da construcção das linhas.

Veio por essa occasião a Lisboa um individuo dizendo-se representante do concessionario, pretendendo que como tal o recebessem, mediante apresentação de terceira pessoa, para tratar do assumpto em litigio.

Recusei peremptoriamente, pois que tudo devia correr officialmente, como havia sido declarado em Londres ao concessionario.

Por despacho de 23 de agosto, em cujos

considerandos resumia os factos occorridos, determinei que fosse restituida ao Banco Lisboa & Açores a quantia de 19:241$230 réis, para esse effeito levantada da Caixa Geral; que Blackwood fosse intimado a entrar, no praso de quinze dias, contados da data da expedição da intimação, com a quantia de 11:929$000 réis, necessaria para perfazer, com as 1:500 libras recebidas, equivalentes a 8:246$240 réis, os 20:000$000 réis de complemento do deposito, depois de deduzidas as despezas occasionadas pelo cheque enviado; que este fosse devolvido a Blackwood, em condições de lhe permittir a cobrança pelos meios legaes, depois de ter sido por elle completado o deposito.

A falta de cumprimento d'isto daria logar á annullação da concessão provisoria, com perda do deposito.

Communicada a Blackwood esta resolução, respondeu pedindo que o praso fosse prorogado até fim de setembro.

Concedi a prorogação até 20.

Em 9 d'esse mez a casa Glyn telegraphou ao Banco Lisboa & Açores, participando terem sido postas ali, á ordem do Banco, 1:500 libras, e que o saldo seria entregue contra a apresentação do cheque.

Achava-se quasi completo o deposito; não duvidei, pois, mandar expedir a portaria de 10 de setembro, usando da auctorisação concedida

www.ocomboio.net

pelo decreto de 2 de maio, tornando definitiva a concessão provisoria, feita por portaria de 28 de março, e lavrar o respectivo contracto, em harmonia com o caderno de encargos e com a portaria explicativa.

Em 19 o Banco participava ter recebido as 500 libras que faltavam da importancia do cheque.

Em 27 o concessionario foi levantar do Banco Lisboa & Açores a quantia de 18:850$015 réis, que ali estava depositada, e entregar na Caixa Geral de Depositos a de 20:000$000 réis, e n'esse mesmo dia foi assignado o contracto da concessão.

Devo consignar aqui uma grata referencia á obsequiosidade com que o digno gerente do Banco Lisboa & Açores, o sr. Ernesto Carlos de Mendonça, facilitou a resolução das difficuldades occasionadas pelo cheque.

Fui demasiado extenso talvez na resenha dos factos occorridos.

Tão desfigurados foram elles, porém, pela paixão politica, que importava restabelecel-os com rigorosa exactidão.

Se até do famoso cheque se tirou copia, como arma para possiveis ataques futuros, commentando-se mysteriosamente a remessa das 3:500 libras, e aventando-se hypotheses sobre o seu destino!?...

Foram immensos os dissabores e desgostos

causados pelas desagradaveis peripecias referidas. Justo era que os amenisasse a nota comica d'este episodio.

Podia-os, é certo, ter evitado, se ao bem publico preferisse o meu socego de espirito, limitando-me aos infructiferos concursos nos termos da lei vigente, mas entendi, e não me arrependo, que não devia promover a construcção de novas linhas, deixando ao mesmo tempo desfavorecida uma região tão populosa e com tantos elementos de vida.

Os doestos e as suspeições injuriosas que dia a dia appareciam nas correspondencias de Braga para diversos jornaes, votei-os ao desprezo merecido, para só me ficar no espirito como sobeja compensação a saudosa recordação das grandes demonstrações de affecto e gratidão, de que em toda a provincia fui alvo quando a visitei e que jámais esquecerei.

Podia tambem ter sido mais rigoroso com o concessionario, evitando assim os incidentes occorridos com o deposito, mas a construcção das linhas não seria por esse facto assegurada, e o irreflectido procedimento da Agencia Financial tirou-me a força para proceder com mais severidade.

O Governo excedeu as suas faculdades legaes pela publicação do decreto dictatorial. Carecia, pois, de ser relevado da responsabilidade em que incorrera.

Para esse effeito apresentei á Camara dos Senhores Deputados a proposta de lei de 7 de outubro de 1904, que reproduzo em nota e estava para entrar em discussão, quando cahiu o Governo regenerador, e cuja approvação o actual se comprometteu a promover.

Antes de findar este paragrapho julgo opportuna a resposta a uma critica, por vezes formulada com estranheza notavel, por quem anda alheio a estas questões.

Foi notado que sendo de 5 % o juro garantido, apenas se garantem de facto 3 %, por ser esse o limite do desembolso do Estado.

Houve até quem capitulasse, com olympico desdem, essa apparente antinomia de «*coisas nossas*», «*das que nos fazem ser mal apreciados.*»

Ligeiro conhecimento do assumpto bastaria para fazer vêr que essa *extravagancia* nos é commum com muitos outros paizes, e que na sua mais recente legislação, sobre concessão de linhas secundarias, as nações mais adeantadas limitam egualmente o desembolso do Estado a quantia inferior á que corresponderia á taxa de juro garantido.

Significa essa divergencia a confiança que ao Estado inspira a productividade das linhas, graças á qual o complemento de juro não carece de ser superior a 3 % para attingir a taxa garantida; constitue ao mesmo tempo incentivo para a empreza desenvolver o trafego, em vez

de se ater á garantia de juro sufficiente, e atrophiar a exploração, para reduzir a despeza e portanto augmentar o seu lucro.

III

Foi ha muito reconhecida a necessidade de proporcionar ao districto de Bragança os beneficios da viação accelerada, ligando a capital do districto por uma linha ferrea com a do Douro.

Em 1883, anno que a brilhante gerencia da pasta das Obras Publicas pelo sr. conselheiro Hintze Ribeiro deixou assignalado nos fastos dos nossos caminhos de ferro, pois foram n'elle promulgadas as leis que mandaram construir os prolongamentos das linhas do Sul e Sueste, as linhas da Beira Baixa, de Santa-Comba-Dão a Vizeu, foi tambem mandada construir a de Foz-Tua a Mirandella.

O contracto definitivo da concessão foi celebrado em 1884.

No anno seguinte foi ella trespassada para a Companhia Nacional, abrindo-se á circulação a linha em 29 de setembro de 1887.

A rasgada iniciativa do sr. conselheiro Emygdio Navarro não podia ficar indifferente ao seu prolongamento até Bragança.

Mandou, pois, elaborar o projecto respectivo, e na proposta de lei de 1 de junho de 1888 in-

www.ocomboio.net

cluia a sua concessão, nos termos do contracto de 30 de junho de 1884, fixando, porém, desde logo, a extensão da linha, para os effeitos de garantia de juro, exemplo que segui no concurso das linhas do Minho e na proposta de lei sobre a rede da zona central, para obviar aos pruridos de alongamentos menos justificados do traçado.

Á Companhia Nacional dava-se o direito de preferencia pelo menor preço da praça.

A base de licitação era o custo kilometrico de 19:692$300 réis; a taxa de juro garantido 5 1/2 %.

A mesma proposta, que não chegou a ser convertida em lei, comprehendia as linhas da Regoa a Villa Franca das Naves, do Valle do Tamega, de Braga a Cavez por Guimarães, da Regoa ao Vidago a entroncar na do Valle do Tamega.

Decorreram largos annos sem que a cidade de Bragança tivesse esperanças sequer de vêr realisada a sua legitima aspiração.

As duas capitaes dos districtos de Traz-os-Montes eram as unicas que não tinham ligação com os caminhos de ferro do Paiz.

Veio a lei de 14 de julho de 1899 modificar essa situação, incluindo o troço de Mirandella a Bragança entre os que, pela base 4.ª, o Governo ficava auctorisado a construir.

A mesma base auctorisava-o a contractar

provisoriamente com a Companhia Nacional a exploração dos troços successivos da linha, ou a exploral-os por conta do Estado, conforme fosse mais conveniente.

Por despacho de 10 de maio de 1899 foi mandado restabelecer o traçado, para habilitar o Governo a tomar qualquer resolução ácerca da construcção.

Era cedo, porém, para contar com os recursos do fundo especial, que se creara.

Em 15 de junho de 1901, M. Zagury & C.º, de Londres, requereram a concessão da linha com as clausulas da de Foz-Tua a Mirandella, pedindo apenas a garantia de juro de 4 1/2 % em relação ao custo kilometrico orçado em 1888, de 19:692$300 réis, accrescido das rectificações que resultassem da differença de preços, motivada principalmente pela dos cambios em relação á época em que o orçamento fôra elaborado. Pediam, além d'isso, as vantagens dos n.os 1.º e 2.º da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, isto é, a fixação do deposito em 8:000$000 réis, e o transporte gratuito dos materiaes para a construcção na linha do Douro.

Estava por approvar o projecto de 1888, que tinha de servir de base a qualquer resolução sobre aquella proposta.

Foi por isso mandado examinar pelo Conselho Technico de Obras Publicas, que em pa-

recer de 19 de outubro de 1901 o julgou em condições de merecer approvação, sendo elevado o orçamento de 1.447:375$000 réis a 1.558:375$000 réis, devendo, porém, ser feito novo estudo relativamente á situação da estação de Bragança, ordenado já por portaria de 12 de junho de 1887.

A extensão total era de 73k,5 approximadamente, o que dava o custo kilometrico de 21:200$000 réis.

Foi approvado o projecto por portaria de 25 de setembro de 1901.

Por essa occasião foi mandado convidar Zagury a declarar se mantinha a sua proposta, ao que respondeu affirmativamente.

Por decreto de 10 de outubro do mesmo anno foi aberto concurso, sobre as seguintes bases:

Deposito provisorio de 4:000$000 réis, definitivo de 8:000$000 réis;

Garantia de juro de 4 1/2 % em relação ao custo kilometrico fixado pela praça, arbitrando-se para despeza de exploração 50 % da receita com o minimo de 700$000 réis e o maximo de 1:200$000 réis;

As vantagens concedidas no contracto da linha de Foz-Tua a Mirandella, artigos 32.º, 37.º e 41.º;

Transporte de materiaes para a construcção pela taxa de 8 réis;

Abatimento ou addição, ao capital garantido, da differença de custo da variante de Bragança;

Deducção, no capital garantido, de 50 % da importancia das economias resultantes de variantes propostas pela empreza ou ordenadas pelo Governo;

Praso de tres annos para a construcção.

Não se fixava base de licitação.

Em portaria de 14 de novembro de 1901 foram approvados o programma e o caderno de encargos, redigidos em harmonia com o decreto citado.

Realisou-se o concurso em 14 de fevereiro de 1902, sendo apresentada uma unica proposta de João Lopes da Cruz, conseguida pelo strenuo propugnador da construcção da linha, o fallecido engenheiro sr. José Madureira Bessa, fixando em 26:880$000 réis o capital por kilometro, tomado para base da garantia.

O encargo em 73k,5 viria a ser, no maximo, de 88:905$600 réis, com o qual havia que encontrar o producto dos impostos na nova linha, o augmento d'essa receita nas de Foz-Tua a Mirandella e nas do Minho e Douro, a diminuição da garantia de juro na primeira e o augmento de receita n'estas pelo affluxo do trafego.

Havia na proposta uma clausula pouco clara, que pedia que o Governo «*sanccionasse a res-*

www.ocomboio.net

ponsabilidade do juro e amortisação de 4 1/2 % em obrigações de 100$000 réis cada uma, por noventa e nove annos, apresentadas em series, conforme os trabalhos construidos de estação a estação promptos á exploração. »

Não podia ter essa clausula outra interpretação senão a de ser a garantia de juro applicada ao serviço das obrigações que o concessionario emittisse com prévia auctorisação do Governo, que não podia tomar responsabilidades além do pagamento da garantia de juro e da acção fiscal que a lei lhe dá sobre a emissão d'aquelles titulos.

Apparecera n'essa altura Leon Cohen, dizendo-se representante de M. Zagury & C.ª e estranhando que a sua proposta não tivesse sido acceite.

Em 10 de março foi convidado a declarar se de facto era mantida a proposta d'aquella firma, e no caso affirmativo a fazer no praso de oito dias o deposito de 50:000$000 réis, para ella ser considerada, visto ser apresentada fóra do concurso, em que o proponente não quizera tomar parte, para ter a vantagem de um deposito mais reduzido.

Pretendia elle que lhe fosse feita promessa do contracto, sem dar préviamente a garantia exigida, cuja necessidade se justificava por esta attitude, pois, para invalidar a sua allegação dos prejuizos por differenças de cambios na

realisação do deposito, era auctorisado a fazel-o em Londres.

A unica solução era, portanto, novo concurso, que foi mandado abrir por portaria de 24 de março de 1902, com a base de licitação de 26:880$000 réis, e as condições do anterior, limitando o praso a vinte dias.

M. Zagury & C.ª declararam então que retiravam a proposta anterior.

Realisou-se o concurso em 15 de abril, recebendo-se duas propostas, uma de Zagury, com a base de 26:335$000 réis, e outra de João Lopes da Cruz, com a de 25:990$000 réis.

Por portaria de 16 de abril foi adjudicada provisoriamente a concessão a este ultimo, devendo lavrar-se o contracto para se tornar definitivo depois de approvado pelo poder legislativo.

Foi assignado o contracto provisorio em 19 de abril e approvado por carta de lei de 24 de maio, o definitivo em 24 de outubro.

Foram enormes as difficuldades encontradas pelo concessionario para angariar capital, apesar das diligencias suas e do engenheiro sr. José Madureira Bessa, feitas em Portugal e no estrangeiro.

Por despacho de 7 de janeiro de 1903 foi concedida uma prorogação de prazo por tres mezes.

Não tive duvida em conceder segunda por

mais seis mezes, em 20 de março, apesar das representações que me foram feitas para a não dar e para construir a linha por conta do Estado.

Em 6 de março de 1903 requereu o concessionario que lhe fosse permittido baixar os raios das curvas a 75 metros e elevar as rampas a 0m,025, mediante uma reducção do custo kilometrico a 24:490$000 réis, sendo de 18:367$500 réis o capital garantido, e constituindo a differença subvenção paga pelo fundo especial.

Não era admissivel uma alteração do contracto, aliás desvantajosa, depois do concurso.

Indeferi, pois, o requerimento por despacho de 28 de março de 1903.

Seria razoavel a reducção dos raios das curvas, porque daria logar a enorme economia, mas era então extemporanea e fazia protrahir por largo praso a construcção da linha.

Era preciso deixar caducar a concessão, mandar fazer outro projecto, pedir nova auctorisação legislativa para conceder a linha em condições differentes ou construil-a por conta do Estado.

O que tinha que fazer era, pois, manter inalteravel o contracto celebrado.

Por portaria de 30 de junho de 1903, auctorisei o trespasse da concessão para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, o que se effectuou por termo de 23 de setembro.

O regulamento de 16 de novembro de 1899 incumbe as direcções do Sul Sueste e do Minho e Douro de fiscalisar os estudos e construcções das linhas complementares das do Estado, que forem objecto de concessão.

Encarreguei, por isso, por portaria de 1 de maio de 1903, a Direcção do Minho e Douro de fiscalisar a construcção da linha de Mirandella a Bragança.

O empreiteiro geral fez a acertada escolha do conceituado engenheiro sr. Costa Serrão para dirigir os trabalhos. Reconhecera este que era possivel uma variante, abrangendo mais de 18 kilometros da 1.ª secção, a qual serviria melhor a região, e de que resultava consideravel economia.

A apresentação d'essa variante deu logar a que o illustre vogal secretario do Conselho reconhecesse que no caderno de encargos dos concursos, e portanto no contracto, fôra por lapso seu omittida a 11.ª das bases annexas ao decreto de 10 de outubro de 1901.

Estipulava essa base que ao capital garantido se abateriam 50 % das economias provenientes de variantes.

O caderno de encargos permittia no artigo 1.º, n.º 1.º, § 2.º, as variantes que o Governo approvasse, sem referencia áquella deducção.

O artigo 27.º garantia o juro de 4 1/2 % em relação ao custo de cada kilometro que se

www.ocomboio.net

construisse. A omissão era anterior aos concursos.

No contracto provisorio, lavrado em harmonia com o caderno de encargos, havia, pois, a mesma omissão, que egualmente se deu no contracto definitivo, com a prévia sancção da lei de 26 de maio de 1902.

Aquelle distincto funccionario, logo que deu pela omissão, tornou-a conhecida do Conselho de Administração; o qual, considerando que o facto d'ella ser anterior aos concursos excluia a presumpção de favor ao concessionario; que o contracto fôra approvado por lei e servira de base ao trespasse para a Companhia Nacional; que a diminuição da garantia, adeantamento reembolsavel com juros, seria apenas de 2 $^1/_4$ % da importancia das economias originadas por variantes e portanto de pouca monta, foi de parecer que não seria conveniente nem efficaz qualquer diligencia para remediar a omissão da clausula, implicitamente sanada pela lei de 24 de maio de 1902, que approvou o contracto provisorio.

Com esse modo de vêr me conformei por despacho de 22 de junho de 1903, fazendo justiça á rectidão do procedimento do mencionado funccionario, cuja honestidade de caracter e profissional é inexcedivel.

Afim de facilitar o começo dos trabalhos, approvei por portaria de 16 de julho uma variante que abrangia os primeiros 514 metros á sahida de Mirandella, sem prejuizo do seguimento do traçado.

Em 20 d'esse mez foram solemnemente inaugurados os trabalhos, com grande jubilo dos povos, que viram emfim prestes a realisar-se a sua tão antiga e justa aspiração.

Em outubro foi apresentada pela Companhia Nacional a variante que abrangia todo o 1.º lanço e parte do 2.º da 1.ª secção, entre Mirandella e Cortiços.

A extensão, que era de 18^k,146 no projecto primitivo, passava a 20^k,196. Havia, pois, um alongamento de 2^k,050.

A variante, sensivelmente egual em condições technicas ao projecto primitivo, era preferivel sob o ponto de vista economico, pois servia melhor a região com duas estações em vez de uma, situadas de fórma a serem utilisadas por uma vasta zona, cujo trafego continuaria, sem a variante, a affluir á estação de Mirandella.

No augmento de receita haveria, portanto, provavel compensação, total ou parcial, do accrescimo de garantia de juro correspondente ao alongamento.

O Conselho Superior de Obras Publicas, impressionado por esse accrescimo, ponderava no seu parecer que a approvação da variante, que, aliás, julgava vantajosa, era facultativa para o

Governo, e daria logar a grande economia na construcção pela suppressão de 575 metros de tunneis e outras modificações, e que não sendo precedida de accordo com a companhia daria logar a augmento da garantia.

O contracto dava ao concessionario a faculdade de propôr variantes, e a garantia tinha por base a extensão da linha que se construisse.

A approvação de uma variante, que fosse util para a região, não constituia favor ao empreiteiro, embora d'ella resultassem economias maiores ou menores na construcção, nem podia ser feita com restricções ácerca da extensão contada para o abono da garantia, porque levaria o Governo, por coherencia, a contar para esse effeito distancia superior á effectiva, se da variante resultasse um encurtamento.

Essas restricções equivaleriam á introducção de uma nova clausula no contracto, o que se não podia fazer sem accordo com a Companhia Nacional.

De facto, nem a taxa dos salarios actuaes, nem a classificação das terras, correspondiam ás bases adoptadas no projecto de 1888.

Sem a grande economia originada pela variante seria quasi impossivel levar a effeito a construcção.

Desejoso de evitar demoras na realisação de tão grande melhoramento, procurei esclarecer o assumpto com o douto parecer da Procurado-

ria Geral da Corôa, consultando-a sobre se podia, em vista da letra do contracto approvado por lei, tomar para base da garantia extensão differente da que se construisse, quer essa fosse augmentada, quer diminuida, em relação á do projecto primitivo, pelas variantes que o Governo julgasse em condições de serem approvadas; e se quaesquer negociações com a companhia para regular a garantia por extensão da linha, differente da effectiva, implicavam ou não alteração do contracto approvado por lei.

Foi aquella superior instancia de parecer que a garantia só podia incidir sobre a extensão effectiva e que reputava perigosa a iniciativa, para alteração de um contracto, por parte do Governo, que, ao approvar uma variante, sabe a que se obriga, cumprindo-lhe pesar os prós e contras d'essa approvação.

Conformei-me com esse lucido parecer, e por portaria de 2 de dezembro de 1903 approvei a variante sem restricções, assegurando assim a construcção da linha e affirmando os principios de justica e respeito dos contractos por que se deve pautar sempre a acção governativa.

Por despacho de 22 do mesmo mez fixei definitivamente o local da estação de Macedo de Cavalleiros, conforme pediam as conveniencias da povoação, desattendendo ás solicitações dos meus correligionarios politicos que, no proposito de a beneficiarem, pretendiam uma va-

www.ocomboio.net

riante onerosa para toda a região além de Macedo, pelo alongamento a que dava logar.

Por portaria de 26 de março de 1904 approvei a variante no extremo da linha, prevista já no contracto, para melhorar a situação da estação de Bragança.

Por portaria de 22 de julho approvei outra, abrangendo o 2.º lanço da 1.ª secção.

Por despacho de 20 de setembro mandei estudar uma variante do traçado da 2.ª secção, de modo que servisse melhor a região, em harmonia com a representação dos povos, e que facilitasse o accesso da linha ferrea aos productos agricolas e aos minerios de Parada.

Aplanei assim as difficuldades que ameaçavam fazer mallograr a concessão e protrahir a construcção da linha, fazendo modificar o traçado consoante as conveniencias da economia da região, e acceitando lealmente as consequencias que, segundo a letra do contracto, resultassem d'essas modificações, no que me parece ter procedido em harmonia com os interesses do Estado.

IV

A linha do Valle do Vouga não é tributaria nem complementar das do Minho e Douro, e por isso mal teria cabimento n'este capitulo a narrativa do pouco que em relação a ella pude fazer na minha gerencia, se não fosse a sua classificação no plano da rede complementar ao norte do Mondego, por decreto de 15 de fevereiro de 1900, em vista da sua situação geographica.

Tinha sido concedida por alvará de 11 de julho de 1889, sem subsidio do Estado, uma linha, de via de 1 metro, das proximidades da estação de Torre da Eita, no caminho de ferro de Santa-Comba-Dão a Vizeu por Vouzella, Oliveira de Frades, Sever do Vouga, Oliveira de Azemeis e S. João da Madeira e Feira até á estação de Espinho, com um ramal derivado nas alturas de Sever do Vouga para Aveiro.

O alvará não devia, porém, ser publicado, nem entregue ao concessionario, sem prévia realisação do deposito de 50:000$000 réis.

Era mais que duvidosa a legalidade da concessão.

Havia muito que no Ministerio das Obras Publicas se entendia que qualquer pedido de concessão de linha, sem auxilio do Estado, poderia ser deferido, como se fez em relação á li-

nha de Coimbra a Arganil, de Faro a Villa Real de Santo Antonio, de Vendas Novas a Sant'Anna e outras.

Todavia o artigo 2.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 é bem explicito, quando preceitua que nenhum caminho de ferro póde ser construido nem explorado, sem lei especial que o auctorise, exceptuando apenas os ramaes das linhas contractadas, concedidos sem encargo para o Thesouro, e as linhas de extensão não superior a 20 kilometros.

Em alguns casos illudiu-se o preceito legal chamando ramaes a extensas linhas a que não era applicavel tal denominação, privativa de pequenas ramificações destinadas a ligar com uma linha localidades que ficam dentro da sua zona de exploração.

O accordão de 7 de agosto de 1880 do Tribunal Arbitral, que julgou a reclamação da Companhia Real, relativa á concessão da linha da Pampilhosa á Figueira da Foz, define o ramal nos termos seguintes:

«É considerado ramal um troço de linha ferrea inserindo-se em outra, que lhe serve de tronco e da qual depende, feita em condições technicas eguaes ou differentes das da linha principal e destinada a alimentar a circulação d'esta, ligando com ella uma determinada região, centro de producção ou de consumo, ou um estabelecimento industrial. (Consulta da Junta

Consultiva de Obras Publicas e Minas, de 21 de agosto de 1879; decreto de 31 de dezembro de 1864, artigo 2.º, § 1.º, n.º 1.º; contracto de 14 de setembro de 1859, artigo 33.º).

«O conjuncto d'estas condições é que caracterisa o ramal, não bastando, pois, a circumstancia de uma linha ferrea se juntar a outra para que uma d'ellas deva por este unico facto ser considerada ramal da outra; porque, se assim fosse, como judiciosamente se pondera na citada consulta, a linha do Douro devia ser considerada como ramal da linha do Minho, a linha do Norte como ramal da de Leste e a propria linha da Beira Alta como ramal da do Norte.»

O simples bom senso mostra bem quão limitada deve ser a extensão de uma linha para poder ser considerada ramal, e concedida portanto sem lei especial que a auctorise. O desejo, porém, de desenvolver a viação accelerada, fez muitas vezes sacrificar a legalidade a uma interpretação inadmissivel dos preceitos que regem o assumpto.

Foram feitos os estudos e apresentado o projecto, modificando-se a directriz como convinha, de modo que a linha sahisse directamente de Vizeu. A extensão total era de perto de 170 kilometros.

Tinham-se mallogrado as diligencias feitas para angariar o capital necessario para a construcção.

www.ocomboio.net

A publicação da lei de 14 de julho de 1899 levou o concessionario a solicitar as vantagens asseguradas pelas bases 5.ª e 6.ª d'aquella lei, pedido que foi indeferido por despacho de 10 de outubro do mesmo anno, visto não estar ainda classificada a rede complementar.

Depois da publicação do decreto de 15 de fevereiro de 1900, que a classificou, foi renovado o pedido e sobre elle ouvido o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado e a Procuradoria Geral da Corôa, sendo, em vista dos seus pareceres, concedidas por despacho de 5 de janeiro de 1901 as vantagens requeridas, salvo a partilha de receitas nas linhas do Estado, de que a do Vouga não era directamente tributaria.

Antes d'isso a portaria de 11 de maio de 1900 puzera por condição á licença para o arrendamento da linha de Vendas Novas ao Setil pela Companhia Real a desistencia por parte d'esta de qualquer reclamação relativa á linha do Vouga e seu ramal para Aveiro.

As principaes vantagens que resultaram do despacho de 1901 foram a reducção do deposito a 8:000$000 réis, a cedencia do producto do imposto de transito e sello nos primeiros trinta annos, a isenção do imposto sobre os juros das obrigações e dividendos das acções durante o mesmo periodo, e a importação livre de direitos

do material fixo e circulante necessario para a construcção e exploração.

Effectuou-se o deposito e foi publicado o novo alvará de 23 de maio de 1901, que substituiu o de 1889 e fixava os prasos para a construcção, a contar da data da approvação do projecto.

Era manifesta a importancia da linha, que offerecia ás relações de Vizeu e das Beiras com o Porto caminho mais curto e servia uma região populosa e rica.

As vantagens concedidas e os elementos de trafego com que se podia contar, eram sufficientes para assegurar remuneração ao capital.

O projecto fôra proficientemente elaborado pelo eminente engenheiro, ha pouco fallecido, Xavier Cordeiro, com curvas de 80 metros de raio, primeiro exemplo dos excellentes resultados que da flexibilidade das linhas se podem tirar.

Não conseguia, todavia, o concessionario reunir os capitaes necessarios.

Á demonstração do rendimento provavel da linha oppunha-se, invariavelmente, a declaração de que sem garantia de juro não viria o capital estrangeiro subministrar os meios de a construir.

Por occasião de ser apresentada a minha proposta de lei de 1903, relativa á construcção

das linhas da rede complementar, fui vivamente instado para propôr tambem a concessão de garantia de juro á linha do Vouga, pelos recursos do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Recusei peremptoriamente, embora estivesse convencido de que o encargo seria nullo ou quasi, por entender que não devia prejudicar o plano em que se baseava a minha proposta, nem alterar a economia do regimen instituido pela lei de 14 de julho de 1899.

Ás linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado era destinado o producto por ella instituido; não devia, pois, ser desviado da sua applicação.

Bem bastava que a força das circumstancias me obrigasse, como a seu tempo referirei, a abrir uma excepção para a garantia de juro da linha de Arganil.

Instavam outros pela annullação da concessão, afim de deixar o campo livre á acção do Estado, quer para a construcção directa, quer para nova concessão que assegurasse a construcção, havia tanto esperada, da linha do Vouga.

O concessionario demonstrou a seriedade do seu intento effectuando o deposito, elaborando á custa de grande dispendio o projecto e diligenciando angariar capital nas principaes praças

financeiras do estrangeiro, visto não o obter no Paiz.

Era preciso fixar data para a contagem dos prasos do alvará.

Approvei, pois, por portaria de 30 de outubro de 1903, o projecto que estava pendente de resolução do Governo, e com parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas, desde julho de 1896.

A declaração que fiz no parlamento de que não concederia mais prorogações de praso incitou o concessionario, de cuja seriedade nunca duvidei, a novas diligencias, das quaes resultou a certeza da constituição de empreza com capital sufficiente, logo que fosse dada a garantia de juro.

Pôde o meu successor sr. conselheiro Eduardo José Coelho, que fizera a concessão primitiva, celebrar agora um contracto provisorio, a que serviu de modelo o que fiz para a concessão das linhas do Alto Minho, substituindo a cedencia do producto dos impostos, durante trinta annos, pela garantia de juro em condições semelhantes ás do contracto Blackwood.

Não posso negar o meu applauso a essa providencia, que vae accrescentar á nossa rede ferro-viaria mais uma linha de enorme importancia.

Cumpre-me agora, que historiei as conces-

www.ocomboio.net

sões das linhas ultimamente feitas na zona do norte, referir rapidamente em outros capitulos os esforços que empenhei para dotar com os beneficios da viação accelerada as outras regiões do Paiz.

CAPITULO II

Linhas complementares do Sul e Sueste

I. Concessões na zona do sul. — A linha de Vendas Novas ao Setil. — A ligação de Vendas Novas a Ponte de Sor. — Plano de Tavares Trigueiros. — Exiguidade do trafego entre o norte e o sul. — A concessão de um *tramway* de Vendas Novas a Santarem. — O alvará de 1888 para via larga. — Mudança do entroncamento para Sant'Anna. — A Companhia dos Meridionaes. — Tentativa de trespasse da concessão. — Proposta de arrendamento pelo Estado. — Contracto de 1899 com a Companhia Real. — A auctorisação do Governo. — Contracto de serviço commum e de troca de material com as linhas do Sul e Sueste. — A estação de Setil. — Reforma de tarifas e de horarios. — Salão restaurante. — Convenio com a Companhia sobre serviço combinado. — Carruagens directas. — Os resultados do primeiro anno de exploração.

II. A viação accelerada na região do Sorraia. — Pedidos de concessão. — O parecer do Conselho de Administração. — Concurso nos termos da lei de 14 de julho de 1899. — A approvação das propostas. — Subsidios das Camaras. — O troço de Mora á Quinta Grande. — O entroncamento do ramal de Aviz. — A construcção com via larga.

O exame attento do plano da rede ferroviaria ao sul do Tejo leva á conclusão de que não convem multiplicar ali as entidades que a exploram, sendo raras as linhas complementares que podem ser objecto de concessão. Ao Estado pertencem as linhas principaes. A elle incumbe prolongal-as e dotal-as com as suas ramificações.

Em condições de poderem ser concedidas sem inconveniente, apenas me pareceu estarem as do Valle do Sorraia, classificadas por decreto de 7 de maio de 1890, e ainda assim com a restricção de se reservar para o Estado o troço de Mora á Quinta Grande, regulador da distribuição do trafego.

Nem sempre se pensou, porém, d'este modo, o que deu logar á concessão da linha de Vendas Novas ao Setil, aberta á exploração durante a minha estada no Governo.

De todas as outras está auctorisada, pela lei de 1 de julho de 1903, a construcção já em varias iniciada até por conta do Estado.

Referirei, pois, n'este capitulo os actos da minha administração, relativos a essas linhas, confiadas a emprezas concessionarias, consagrando um paragrapho distincto a cada uma d'ellas.

I

Como já disse n'outro capitulo, desde muito que se procurava estabelecer a melhor ligação das linhas do Sul e Sueste e da de Leste. Na discussão de 1877 na Associação dos Engenheiros Civis, foi essa ligação minuciosamente estudada. Além do prolongamento de Estremoz a Elvas, reclamado, e cuja primeira parte de Estremoz a Villa Viçosa mandei construir, foi lembrada, como de subido valor estrategico e innegavel importancia economica, uma linha de Vendas Novas a Santarem, que bifurcasse nas alturas de Coruche, indo esse ramal pelo Valle do Sor, ligar-se em Ponte de Sor com a linha de Leste, que n'esse ponto apresenta uma inflexão para o sul.

No seu relatorio de 1880, o illustre engenheiro, já fallecido, Tavares Trigueiros, cujo nome respeitavel ficou vinculado á historia das linhas do Sul e Sueste, pela sua zelosa e honrada administração durante vinte e dois annos, preconisou a construcção da linha de Vendas Novas a Ponte de Sor, julgando-a a melhor de todas as ligações e avaliando em 16:000$000 réis o seu custo por kilometro, com material circulante. Para uma segunda etape aconselhava as linhas de Estremoz a Elvas e Vendas Novas a Santarem.

www.ocomboio.net

Pena foi que tão judicioso alvitre não fosse posto desde logo em pratica.

Ha muito que estaria construida e em exploração a ligação do sul com o centro e o norte do Paiz, mantida na posse do Estado para evitar veleidades de concorrencia.

Emquanto este não podesse construir as linhas reconhecidas como as mais convenientes, não se devia ceder a injustificadas impaciencias, nem deferir pedidos de concessão que prejudicassem o plano formulado.

Era indispensavel, mas não urgente, ligar por caminhos de ferro a região do sul com o norte do Paiz, sem o circuito por Lisboa e a baldeação no Tejo.

São pequenas as relações commerciaes que essa ligação serviria.

O Alto Alemtejo, o Ribatejo e parte da Beira Baixa, teem com o Alemtejo tal affinidade de producções que obteem a preferencia, pela menor distancia a que se encontram, na venda de productos agricolas para o norte. Lisboa é o grande mercado, quer de consumo ou exportação dos productos agricolas e minerios do Alemtejo, quer de abastecimento das provincias do sul, pelo que respeita a generos coloniaes, materias primas e artefactos.

As correntes de trafego entre o sul e o norte nunca serão tão intensas, que assegurem larga remuneração ao caminho de ferro que as sirva

e não deve este ser subordinado no seu delineamento a intuitos perturbadores da economia da exploração das linhas do sul, pelo desvio do trafego de Lisboa.

Não prevaleceram estas considerações, que deviam assegurar a integridade de acção do Estado na exploração dos caminhos de ferro ao sul do Tejo.

Por alvará de 22 de setembro de 1887, foi concedida a Eduardo da Costa Corrêa Leite licença para estabelecer um caminho de ferro americano, com locomotivas, entre as estações de Santarem e Vendas Novas, por Coruche e Canha, aproveitando o leito das estradas, com obrigação de o transformar em linha de leito proprio e via larga, quando o rendimento bruto attingisse 2:500$000 réis.

Pouco depois, em 13 de dezembro de 1888, a concessão foi transformada por novo alvará na de uma linha de via larga, com a mesma directriz, construida desde logo em leito proprio de Vendas Novas a Almeirim.

Na parte entre Almeirim e Santarem poderia ser aproveitado o leito da estrada e, portanto, a ponte sobre o Tejo, emquanto o rendimento não attingisse o limite acima indicado.

Esta concessão excedia as faculdades do poder executivo e infringia as expressas disposições do decreto de 31 de dezembro de 1864, cujo artigo 2.º prescreve que nenhum caminho

de ferro póde ser construido nem explorado, quer pelo Estado quer por uma Companhia, sem lei que o auctorise, salvo as excepções no mesmo previstas, consistindo nos ramaes das linhas contractadas e nos troços de menos de 20 kilometros.

A linha de Santarem a Vendas Novas não era um simples ramal, e o facto de ser concedida sem encargo apparente para o Estado não legalisava a concessão.

Coincidiu a publicação d'aquelles diplomas com o periodo de expansão da Companhia Real, empenhada em augmentar a sua rede e desejosa de incorporar n'ella as linhas do Sul e Sueste.

A concessão feita a Corrêa Leite foi transferida para a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionaes, constituida em 1888 com o capital nominal de 1:600 contos em acções, auxiliada e amparada pela Companhia Real.

A opposição feita em Santarem ao aproveitamento da ponte sobre o Tejo, devidamente reforçada, favoreceu o proposito de facilitar desvios do trafego das relações de Lisboa com as provincias do sul, apesar das cautelas e restricções successivamente prescriptas pelo Governo.

A portaria de 14 de dezembro de 1889 approvou o projecto da linha, apresentado pela companhia concessionaria, até á margem direita do Tejo.

Attendendo, porém, á sua funcção de ligação para o norte, á necessidade de favorecer as communicações e á sua importancia estrategica, foram na mesma portaria prescriptas diversas providencias que ficaram, infelizmente, quasi todas letra morta.

Assim, mandou-se que fosse elaborado novo projecto do ultimo lanço «*de modo que a linha depois da passagem do Tejo invertesse para o norte, approximando o ponto de entroncamento na linha de Leste quanto possivel de Santarem e por fórma que as condições militares da defeza da estação commum fossem as melhores possivel*»; que a ponte sobre o Tejo fosse disposta de modo que servisse não só para a passagem dos comboios, mas tambem para a de peões e gados, sem prejuizo nem inconvenientes para a exploração da linha; que a ponte e mais obras para a passagem do Sorraia, fossem projectadas de modo que podessem tambem servir para a estrada de Santarem a Evora; que nas pontes dos valles de Azambuja e Muge, houvesse passagem exterior para peões e que os seus pavimentos permittissem a passagem de gados em occasião de cheias; que as principaes obras de arte fossem munidas de camaras de fornilhos.

Pedia, com effeito, o interesse publico, que se mantivesse a linha com a feição de ligação para o norte, que lhe fôra dada; que Santarem fosse o seu ponto de convergencia, d'onde mais

www.ocomboio.net

tarde seguiria por Rio Maior para as Caldas e Peniche, conforme aconselhavam razões de ordem administrativa e militar e as conveniencias da parte do districto atravessada, assim ligada mais directamente com a sua capital.

Além d'isso, n'uma região em que as aguas oppõem obstaculo ao transito e as obras de arte são importantes e dispendiosas, era de boa administração dispôr as da linha ferrea de modo que aproveitassem tambem ao transito por estrada, sem estorvo da exploração.

Infelizmente, ficaram por cumprir essas condições.

Em março de 1890 era apresentado o projecto de uma variante, que mudava de Santarem para Sant'Anna o entroncamento da linha.

A modificação foi approvada por portarias de 7 de maio e 30 de junho de 1890, que mantinham em vigor as prescripções da de 14 de dezembro de 1889, relativas ao delineamento das obras de arte.

Assim se approximava mais de Lisboa o entroncamento.

Em 23 de junho de 1890 começaram os trabalhos de construcção entre Vendas Novas e o Sorraia.

Em sessão da assembleia geral da Companhia Real de 6 de junho de 1890, treze dias depois de começada a construcção, perguntou o sr. conselheiro Mendonça Cortez se havia

algumas negociações com a Companhia dos Meridionaes para o trespasse da linha.

Em vista da declaração de que «*nada havia officialmente*» propôz que se auctorisasse o Conselho de Administração a adquirir as linhas, nos termos mais convenientes.

A commissão nomeada pela assembleia geral, depois de laboriosas negociações, preparou um contracto, cujas bases, approvadas pela assembleia geral de 20 de dezembro de 1890, eram as seguintes:

A Companhia dos Meridionaes trespassava á Companhia Real a concessão por 200 contos, ficando esta com o deposito de garantia, e tomava a empreitada de construcção por 2:500 contos, não entrando no contracto o fornecimento do material circulante.

Essas quantias seriam pagas em obrigações, entregues em proporção do adeantamento dos trabalhos, a saber:

10:000 obrigações de 4 %, ao par . .	900:000$000
16:200 obrigações de 4 ½ %, ao par .	1.458:000$000
5:000 obrigações de 3 %, a 68$400 .	342:000$000
	2.700:000$000

Por despacho de 16 de setembro de 1890 tinha sido approvado, em principio, pelo Governo o trespasse mediante certas condições, devendo ser submettido o accordo á sua approvação.

Em 23 de outubro de 1891 foi lavrado um contracto entre as duas companhias, com fundamento nas auctorisações das assembleias geraes da Companhia Real de 26 de junho e 20 de dezembro de 1890, pelo qual a concessão era comprada por 200 contos, captivos da contribuição de registo e sello devidos, ficando a cargo d'aquella todos os encargos da empreitada e devendo a dos Meridionaes liquidar com os empreiteiros o custo dos trabalhos.

Por contracto da mesma data obrigou-se a Companhia Real a pagar ao empreiteiro geral, por trabalhos feitos e não pagos, 745:659$101 réis, pela conclusão da linha e indemnisações 697:130$000 réis e á casa Eiffel 1.908:917,40 fr., que ao cambio de 690 réis eram avaliados em 439:051$002 réis, sommando tudo 1.881:840$103 réis, que junto aos 200 contos do trespasse elevavam o custo da linha a 2.081:840$000 réis.

Já antes adeantara a Companhia Real 800 obrigações de 4 $^{1}/_{2}$ % á dos Meridionaes, por intermedio da *Sociedade Agricola e Financeira*, para pagamento da contribuição de registo, além de outro adeantamento de 4 contos.

Aquelles contractos não foram sujeitos á approvação da assembleia geral da Companhia Real.

Em 16 de novembro requereram os administradores das duas companhias a approvação do Governo para o contracto de trespasse.

Em 23 de fevereiro de 1892 os administradores da Companhia Real requereram ao Governo que não approvasse o contracto de 23 de outubro de 1891, com o fundamento de que não fôra approvado pela assembleia geral e de que os encargos por elle originados não eram compativeis com as circumstancias da Companhia.

A esse requerimento, determinado pela mudança de pessoal e de orientação na administração, oppôz a dos Meridionaes um protesto, julgando valido o contracto, por terem sido n'elle observadas as prescripções do despacho ministerial de 16 de setembro de 1890.

Ouvida a Procuradoria Geral da Corôa, foi de parecer, em 5 de outubro de 1893, que o contracto não podia ser approvado por não ter sido celebrado em harmonia com a legislação vigente, visto differirem as suas clausulas das approvadas pela assembleia geral, sem que esta ulteriormente ratificasse as modificações, o que constituia infracção dos estatutos.

Por despacho de 18 de dezembro conformou-se o Ministro com esse parecer, ficando, *ipso facto*, rejeitado o contracto. Entretanto continuavam paralisados os trabalhos. Já em 21 de junho de 1892 participara a Direcção fiscal ao Governo, que a concessão tinha todo o caracter de uma concessão abandonada.

Em 23 de janeiro de 1894 a Companhia dos

www.ocomboio.net

Meridionaes allegava ignorancia d'esse despacho, apesar de lhe ter sido officialmente communicado em 20 e 21 de dezembro anterior, o que levou a Direcção fiscal, que era então a do Sul e Sueste, a considerar, em officio de 29 de janeiro, «*pouco escrupulosa*» aquella allegação.

Houve recurso para o Supremo Tribunal Administrativo, que lhe não deu provimento.

Em 16 de junho de 1891 tinha requerido a Companhia dos Meridionaes o levantamento do deposito de garantia de 50:000$000 réis, afim de poder continuar desafogadamente os trabalhos.

O pedido foi indeferido por despacho de 27 de julho do mesmo anno.

Em 26 de agosto era calculado o valor d'esse deposito em 36:000$000 réis, e por essa occasião o Director fiscal informava que os trabalhos executados representavam 55:000$000 réis e os materiaes em deposito 147:000$000 réis, total 202:000$000 réis.

Em 11 de fevereiro de 1892 fôra debalde intimada a Companhia a recomeçar os trabalhos.

Em 10 de março foram arrestados os materiaes em deposito.

O mallogro das diligencias feitas para o trespasse á Companhia Real, privara, com effeito, a Companhia concessionaria dos recursos que d'aquella esperava obter para a conclusão da linha.

A historia das respectivas negociações, que deixo esboçada, é sobremodo interessante e elucidativa.

Succederam-se durante annos as prorogações semestraes do praso para a conclusão, sob a clausula invariavel, que ficou por cumprir, de constituir a fiscalisação encargo da Companhia, nos termos do alvará da concessão.

Em 5 de fevereiro de 1896 a Companhia fez ao Governo uma proposta de arrendamento da linha por noventa e nove annos, por 1:300$000 réis annuaes por kilometro, crescendo a renda 10 % de cinco em cinco annos, até attingir 2:500$000 réis. Declarava haver gasto em trabalhos e material 535:000$000 réis, e calculava serem necessarios 1.300:000$000 réis para concluir a construcção, incluindo o respectivo material circulante, avaliado em 177:000$000 réis.

Se este contracto, proposto por uma empreza sem recursos, e cuja concessão se mantinha por benevolencia do Governo, fosse levado a effeito, a renda representaria, além do juro e amortisação de todo o capital, um beneficio, para a Companhia, de alguns milhares de contos.

Nenhuma resolução foi tomada ácerca d'esta proposta, e pena foi porque podia ter-se aproveitado o ensejo para uma solução equitativa e conveniente aos interesses do Estado.

A linha, apesar da alteração feita no seu traçado, com o proposito de approximar de Lisboa o entroncamento na de Leste, era util e representava um complemento valioso da nossa rede, pondo termo ao isolamento das linhas do Sul e Sueste.

Estava, porém, na zona tributaria d'estas.

Alienada pelo Estado e explorada pela Companhia Real, prestava-se a desvios do trafego, exercendo uma funcção parasitaria e perturbando a normalidade do regimen de tarifas e serviços das linhas do Estado.

Proceder segundo o stricto direito do Governo, declarando caduca a concessão e pondo-a em praça, nos termos do alvará, era facilitar a transmissão da linha para mãos que d'ella fizessem instrumento de depressão das receitas nas linhas do Estado, ou prejudicar gravemente a Companhia concessionaria, vendendo por preço irrisorio os trabalhos feitos e materiaes depositados.

Dois alvitres podiam ainda ser adoptados: entrar em negociações com a Companhia dos Meridionaes sobre a base da proposta feita por ella, devidamente reduzida nas suas exigencias a proporções razoaveis, ou tomar conta dos trabalhos em condições equitativas.

Feito um contracto de arrendamento, a renda, com um minimo estipulado e crescente, segundo a razão que se convencionasse, constituiria garantia do capital que a Companhia tinha de levantar para concluir a linha.

A exploração seria feita livremente pelo Estado, que assim ficaria ao abrigo de quaesquer veleidades de desvio do trafego.

Não se querendo effectuar um contracto d'essa indole, teria então razão de ser um accordo equitativo, pelo qual se tomasse posse dos trabalhos feitos e materiaes depositados, dando-se em troca obrigações de juro differido para quando a linha entrasse em exploração.

Com pequeno dispendio podia-se concluir a linha até Coruche, chamando assim o trafego do Valle do Sorraia á linha do Sul e n'uma segunda etape construir a secção de Coruche a Santarem.

Nenhuma resolução se tomou.

Continuaram as prorogações successivas, até que em 1899 surtiram effeito, como se vae vêr, as negociações para o trespasse da linha á Companhia Real.

Por esse tempo a Commissão technica, encarregada por decreto de 6 de outubro de 1898 de propôr o plano das linhas complementares, dava preferencia, no seu relatorio de 15 de maio de 1899, á linha de Evora a Ponte de Sor, como ligação principal das linhas de Leste e do Sul e Sueste, entendendo por isso que para a linha de Vendas Novas a Sant'Anna, como para as outras da região do Sorraia, convinha mais a via

www.ocomboio.net

reduzida. Declarava, porém, que em vista das ponderações da Associação dos Engenheiros Civis, modificava o plano primitivo, e propunha finalmente que a linha fosse classificada de via larga, formulando o voto de que o Estado procurasse salvaguardar os seus interesses incorporando-as na rede do sul, logo que para isso houvesse ensejo.

Em 25 de novembro de 1899 foi lavrado um contracto, entre a Companhia Real e a dos Meridionaes, pelo qual a primeira tomava a seu cargo a conclusão da linha por seis milhões de francos, obrigando-se a fazel-a em dois annos e meio e á sua exploração, sem que esse accordo significasse transferencia de propriedade ou de goso de concessão e seus direitos, mediante uma entrega minima de 455:000 francos annuaes á Companhia dos Meridionaes, ou de uma parte da receita bruta superior áquella quantia, e variando com esta pela fórma prescripta no contracto.

A Companhia concessionaria obrigava-se a não transferir a propriedade por nenhum titulo, nem as concessões respectivas, nem a exploração durante a vigencia do contracto. Declarava-se mais que a Companhia Real exploraria a linha como julgasse mais conveniente aos seus interesses e sem nenhuma ingerencia da dos Meridionaes; que representaria esta em todas as suas relações com o Governo, não só quanto á construcção como á exploração. Prescrevia-se ainda que o contracto não seria definitivo senão depois do Governo ter concedido as necessarias prorogações de praso para a conclusão da linha, a reducção a 0m,012 dos limites das rampas e a sua inserção na de Leste *com o entroncamento voltado para Lisboa* e que ficava dependente da approvação das assembleias geraes das Companhias. Fechava com a clausula de que, para esclarecimento de duvidas e desaccordos que podessem surgir, serviria de base o texto francez, exarado a par do portuguez na escriptura lavrada nas notas de um tabellião de Lisboa.

Em nenhum dos artigos se fixava a duração do contracto.

Pela Companhia dos Meridionaes foi em seguida requerida auctorisação para emittir as obrigações necessarias, apresentando, a titulo de esclarecimento, copia do contracto, cuja approvação não fôra solicitada do Governo.

Todavia, o § 3.º do artigo 2.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, declara que «dependem da approvação prévia do Governo quaesquer convenções ou ajustes, em que differentes emprezas constructoras ou exploradoras estipulem a sua fusão, tarifas communs ou *outros objectos que se refiram á construcção e exploração dos caminhos de ferro.*»

A linha de Vendas Novas não podia, pois,

ser objecto de qualquer contracto sem approvação do Governo.

Segundo as clausulas n.os 38, 45 e 48 do alvará de 13 de dezembro de 1888, a empreza concessionaria da linha ficara sujeita ás leis e regulamentos vigentes.

Logo, esse contracto de exploração tinha de ser approvado pelo Governo.

Os estatutos vigentes da Companhia Real attribuem-lhe, entre outros fins, «a construcção e exploração, em Portugal, de todos os outros caminhos de ferro e vias de communicação, que por lei ou alvará forem concedidos á Companhia, ou que, *mediante prévia auctorisação do Governo, ella obtenha por arrendamento, compra ou outro qualquer modo.*»

Se o contracto de exploração equivalia, como era evidente, a um arrendamento, carecia, em vista d'este preceito, de prévia approvação do Governo, exigida, aliás, pelo decreto já citado.

Desde que não havia transferencia de concessão e sim dos direitos de exploração, além do ajuste de empreitada, o contracto representava uma locação nos termos dos artigos 1595.º e 1596.º do Codigo Civil, e como se lhe fixava duração, só findava com a concessão. Era, pois, um arrendamento por noventa e nove annos, sujeito a contribuição de registo.

Tambem não parece que um contracto d'esta

natureza fosse compativel com as prescripções dos estatutos da Companhia Real.

O artigo 3.º dos mesmos estatutos, approvados por decreto de 30 de novembro de 1894, depois de enumerar os diversos grupos formados pelo capital, acções e obrigações da Companhia, estatue os privilegios creditorios das obrigações, cujo serviço «*tem direito de prioridade absoluto e exclusivo sobre todas as outras dividas da Companhia, seja qual fôr a sua origem ou titulo, mesmo quando essas dividas tenham caução, penhor ou hypotheca, convencional, judicial ou legal, exceptuando comtudo o pagamento regular dos encargos e fornecimento relativos á exploração das linhas actualmente concedidas á Companhia.*»

Acatando a opinião do abalisado jurisconsulto Waldeck Rousseau, consultado sobre este assumpto, mas discordando d'ella, julgo que, em vista dos estatutos, não podia a Companhia Real assumir o encargo de pagar, por adeantamento, uma quantia de 455:000 francos annuaes á dos Meridionaes, sem resalvar o privilegio creditorio das obrigações, o que a inhibia de tomar tal compromisso, visto a notoria insufficiencia do rendimento da nova linha.

Seria preciso que esta tivesse rendimento bruto inicial superior a 2:000$000 réis por kilometro para não onerar a Companhia Real, obrigada ao pagamento das despezas de exploração

www.ocomboio.net

e da annuidade minima de 455:000 francos ou 65:000 francos por kilometro.

Poderia a linha ter em futuro proximo esse rendimento?

A sua funcção natural é conduzir o trafego da região atravessada ás duas que liga e assegurar as relações entre o norte e o sul.

Não será avultada parcella da receita a devida ao trafego local, servido já em parte pelas linhas de Leste e do Sul e com a concorrencia da via fluvial. Insignificante será o movimento de passageiros de uma região tão pouco povoada.

Quanto ao trafego de transito, nem em passageiros nem em mercadorias póde ser importante, pelas razões que expuz. A linha satisfaz a uma necessidade publica, mas não constitue um emprehendimento em si mesmo lucrativo.

Os calculos mais largos não permittiam avaliar o rendimento inicial em mais de 1:100$000 a 1:200$000 réis por kilometro.

Deve-se notar que parte das relações entre o sul e o norte, constituidas por transportes de lãs, trabalhadores e outros, já se fazia por Lisboa, de modo que pelo facto de aproveitarem a nova linha não daria maior receita.

Não podia, pois, ella esperar do trafego natural compensação dos encargos que assumia.

Havia de obtel-a chamando o trafego constituido pelas relações das provincias do sul com Lisboa e desviando o das linhas do Estado.

Para isso se diminuiam as rampas, afim de se poderem attingir velocidades consideraveis e rebocar pesadas cargas, e para se approximar o mais possivel o entroncamento de Lisboa se dava a preferencia á inserção directa para o sul.

Do trafego natural da linha não podia advir ás linhas do Sul e Sueste consideravel tributo, pelas razões economicas já expostas, devendo, para mais, esse trafego compensar, em relação ao que vinha do norte ou para lá se dirigia, a perda do percurso entre Vendas Novas e Lisboa.

O que ellas tinham certa era uma concorrencia grande, tendente a derivar o trafego de Lisboa.

Preciso era, pois, que por parte do Governo houvesse a maxima energia na defeza do rendimento das suas linhas, sem tolher, aliás, a realisação de um melhoramento util.

Cumpria-lhe primeiro que tudo affirmar a sua auctoridade. Isso fez, ouvindo a Procuradoria Geral da Corôa, e mandando declarar ás Companhias, de accordo com o seu parecer, que considerava nullo o contracto, visto não os poderem celebrar da natureza do que respeitava á linha de Vendas Novas sem prévia auctorisação sua, ao que ellas responderam não terem feito um contracto definitivo, e sim um projecto que ficava dependente da approvação do Governo.

Estava ao tempo constituido já o Conselho

de Administração dos Caminhos de Ferro, que foi ouvido sobre o assumpto.

Depois de ponderar quanto mais conveniente seria para os interesses do Estado que a linha de Vendas Novas fosse por elle explorada, indicou as precauções que no caso de ser auctorisado o arrendamento deviam, no seu entender, ser tomadas, e que eram em resumo as seguintes:

Subordinação das combinações de serviço entre as duas administrações á commodidade de relações entre o norte e o sul, sem prejuizo do trafego privativo das linhas do sul, nas suas relações com Lisboa; precedencia da ligação em Sant'Anna para o lado do norte; ligação obrigatoria e immediata de todos os serviços de grande e pequena velocidade, das linhas do Sul e Sueste e da Companhia Real, estabelecendo-se tarifas combinadas ou soldando-se as existentes, por fórma que a indispensavel fiscalisação aduaneira, no transito em Lisboa, se exercesse sem incommodo para o publico, e as relações entre as regiões externas do Paiz fossem desde logo facilitadas quanto possivel; prohibição de contractos particulares, tanto na linha de Vendas Novas como na de Leste, entre Sant'Anna e Lisboa, para o trafego procedente da nova linha ou a ella destinado, quer expedido directamente, quer reexpedido; affirmação explicita, no contracto, do direito de resgate da linha

pelo Governo, nos termos da clausula 42.ª do alvará de 13 de dezembro de 1888.

Ponderava ainda o Conselho a necessidade, em qualquer hypothese, de prolongar até Cacilhas a linha do Sul e de construir em Lisboa uma boa estação fluvial definitiva.

A portaria de 11 de maio de 1900 concedeu, emfim, a auctorisação para o contracto de arrendamento, com as condições de ser a linha dotada com o indispensavel material circulante privativo; de ficar a ligação para o lado do norte, estabelecendo-se outra para o sul, sem prejuizo da primeira; de serem as tarifas fixadas por accordo entre o Governo e a Companhia e sujeitas a prévia approvação d'este; de serem egualmente sujeitos a prévia auctorisação os contractos particulares, permittidos em contrario á regra invariavelmente seguida em todas as concessões depois da da Beira Alta; de se manter integro o direito de resgate; de ser feita immediatamente a ligação de serviços com o Sul em Lisboa; de desistir a Companhia Real de quaesquer reclamações concernentes á concessão da linha do Valle do Vouga e do respectivo ramal de Aveiro.

Em curto praso foram apresentados os projectos de modificação do traçado e das principaes obras de arte.

Logo que o Conselho de Administração teve conhecimento da auctorisação do arrendamento

www.ocomboio.net

com a permissão dos contractos particulares em contrario á sua informação e á doutrina rigorosamente seguida até então, ponderou superiormente a necessidade de ser ouvido ácerca d'esses contractos, antes de serem approvados.

Por despacho de 18 de abril de 1902, o meu illustre antecessor sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, approvou essa proposta.

Tinham por esse tempo começado as negociações ácerca do regimen da exploração que devia ser adoptado para a estação de Vendas Novas, e por cuja determinação a Companhia instava, bem como pelo compromisso da ligação das suas tarifas especiaes com as do Sul e Sueste, e pela elaboração de um contracto de troca de material.

Em officio de 22 de dezembro de 1902, foi declarado ao presidente do Conselho de Administração da Companhia Real, que desde logo se lhe assegurava a ligação *ex-officio* das tarifas, que o Governo julgava não facultativa, mas obrigatoria para as administrações nos pontos communs, para assegurar a desejavel continuidade de serviço em todos os caminhos de ferro do Paiz.

Os dois Conselhos de Administração nomearam delegados para a preparação dos contractos de serviço commum e da troca de material, que depois de laboriosas negociações, pendentes quando entrei para o Ministerio, foram celebrados e por mim approvados por portaria de 7 de setembro de 1903.

Encontrei a linha em adeantada construcção, não devendo tardar a sua abertura á exploração.

Estava apenas pendente da approvação o projecto definitivo da estação de entroncamento no Setil, cuja construcção, áquem da bifurcação para o sul, estava muito adeantada.

Urgia liquidar esse assumpto.

Por portaria de 28 de agosto de 1903 determinei que se acceitasse a estação de Setil para o serviço commum, ficando a Companhia dispensada de construir outra junto da ligação para o norte, como devia ter sido em obediencia á clausula, assim infringida, da portaria de 11 de maio de 1900, com a condição, porém, de que da sua posição não resultaria para o trafego, de ou para o norte, accrescimo algum de encargos em relação ao percurso correspondente á ligação directa para esse lado.

Em obediencia a este preceito é contado um kilometro a mais para o lado de Lisboa e outro a menos para o do Entroncamento, em relação ao percurso effectivo.

Em presença de factos consumados pareceu-me esta a unica solução razoavel, tanto mais que a ligação directa para o norte não tinha a importancia que se lhe attribuia, visto não haver trafego que désse logar a comboios directos n'esse sentido.

A verdadeira e efficaz defeza do trafego das linhas do Sul e Sueste consistia na reorganisação dos seus horarios e tarifas.

Comecei por determinar, por portaria de 19 de setembro de 1903, que a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado fosse ouvida ácerca das tarifas e contractos particulares da nova linha, antes de serem presentes ao exame do Conselho de tarifas e á homologação ministerial, afim de serem estudados cuidadosamente sob o ponto de vista dos interesses das linhas do Estado.

Estava imminente a abertura da linha de Vendas Novas á exploração.

O contracto do serviço commum assegurava, como era de razão, a obrigação de se ligarem *ex-officio* as tarifas mais favoraveis.

Estavam as do Sul e Sueste organisadas por fórma que tornavam difficil a defeza, visto serem os seus preços mais reduzidos applicaveis a qualquer estação, e portanto á de Vendas Novas.

De facto, quasi toda a mercadoria vinha ao Barreiro ou procedia d'essa estação, ou era permutada entre as estações além da Casa Branca.

Tinham sido approvadas pouco antes as novas tarifas geraes e especiaes da Companhia Real, sendo muito conveniente para o publico e para os empregados a uniformidade, tão completa quanto possivel, do systema de tarifas e das suas prescripções.

Concordei, pois, com o arduo trabalho da remodelação completa das tarifas do Sul e Sueste, effectuado pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

As dezesete tarifas especiaes de pequena velocidade foram reduzidas a quatorze, com os mesmos nomes, denominações e fórma das congeneres da Companhia Real.

As taxas estavam, porém, estudadas de maneira que as mais reduzidas se não applicavam á estação de Vendas Novas.

A analyse da estatistica de 1902 mostrava, com effeito, que das 373:000 toneladas de mercadorias transportadas em pequena velocidade, 180:247 tinham sido expedidas das estações além de Vendas Novas para o Barreiro e Lisboa, e que d'estas duas estações tinham sido expedidas para aquellas 101:202, sendo o total das expedições e recepções de Lisboa e Barreiro 281:449 toneladas, a que havia a juntar 35:320 toneladas procedentes das estações áquem de Vendas Novas ou a ellas destinadas.

A defeza de tão importante trafego era de capital importancia para as linhas do Estado.

Por despacho de 25 de novembro de 1903 approvei provisoriamente um grupo de tarifas, dispensando o exame prévio do Conselho respectivo, em vista da urgencia d'essa resolução e da conveniencia de pedir ao tempo e á expe-

www.ocomboio.net

riencia elementos para cabal apreciação da reforma effectuada.

Por despacho da mesma data approvei uma nova tarifa de despezas accessorias, elaborada com o mesmo proposito de unificação e defeza, e, por despacho de 30, a reforma da tarifa da via fluvial, em que á mercadoria em pequena velocidade reduzia de 30 % a taxa applicavel.

D'essa reducção, e de outras que a nova tarifa continha, devia resultar, como de facto resultou, uma depressão da receita. Algum sacrificio havia, porém, de se fazer para evitar desvios de trafego.

Nas tarifas do caminho de ferro as reducções foram insignificantes, a não ser na generalisação a muitas mercadorias do systema de maximos cobraveis para facilitar o desenvolvimento do trafego entre Lisboa e o Algarve.

Esta defeza, rapidamente organisada com intelligente criterio e sem perturbação sensivel das condições do trafego existente, foi tão bem accommodada ás conveniencias d'este, que apenas careceu posteriormente de ligeiros retoques, determinados quasi todos pela variedade de typos de wagons da mesma serie com capacidade differente, tornando em algumas vezes oneroso o minimo de carga estipulado para o wagon completo.

Os seus fructos e os da portaria de 19 de

setembro de 1903, viram-se ainda antes de aberta a nova linha.

Teve, com effeito, a Companhia de propôr um accordo para a tarificação do trafego combinado. Pretendia ella estabelecer, para os passageiros entre Vendas Novas e Lisboa por Setil, o mesmo preço que pelo Barreiro, e que se fizesse para as mercadorias uma reducção sobre aquelle preço. A egualdade de preços, junta á combinação de horarios com marchas rapidas, tinha por fim attrahir á nova linha os passageiros procedentes de Lisboa ou destinados á capital.

Depois de laboriosas negociações, orientadas pelo criterio de dar as maximas facilidades ás relações entre o norte e o sul, defendendo ao mesmo tempo o trafego de Lisboa, sem privar de seguirem a via Setil os raros passageiros que por doença, por medo, ou por circumstancias accidentaes, a preferissem, mais longa e mais cara, á travessia fluvial, chegou-se a um accordo preparado pelo director da Companhia Real e pelo secretario do Conselho, em quem este delegara a missão que lhe confiara a portaria citada.

Para os passageiros estabeleciam-se os preços reduzidos de 1$800 em 1.ª classe, 1$400 em 2.ª e 1$000 réis em 3.ª, mais 520, 360 e 250 réis que pela via Barreiro. Nos bilhetes de ida e volta a Companhia não poderia levar a reducção além da duplicação d'aquelles preços.

Ás mercadorias procedentes das estações áquem do Entroncamento ou a ellas destinadas, applicar-se-hia o preço reduzido do Barreiro, quando fosse inferior ao que pela tarifa coubesse á estação de Vendas Novas.

Para as estações além do Entroncamento, applicar-se-hia o preço do Barreiro, reduzido de 500 réis, incluindo n'essa reducção os maximos cobraveis.

Este accordo seria valido por um anno, caso não tivesse sido substituida durante esse praso a ligação das tarifas internas por outras combinadas.

O projecto de accordo, perfilhado pelo Conselho de Administração, foi por mim approvado por despacho de 7 de janeiro de 1904.

Só depois da sua celebração foi approvada a tarifa especial, proposta pela Companhia, para os bilhetes na nova linha.

Restava a organisação dos horarios.

A Administração preparara rapidamente novo horario das linhas do sul, em que os principaes comboios eram desdobrados entre Vendas Novas e Barreiro, o que permittia supprimir varias paragens e accelerar os correios.

O serviço de restaurante em Pinhal Novo era substituido pelo de um wagon-restaurante, circulando entre o Barreiro e Vendas Novas, para o que se transformou uma carruagem sobre *bogies*, adaptando-a ao novo destino.

Ao mesmo tempo fizeram-se todos os esforços para levar a Companhia a attender, na organisação dos seus horarios, as ligações entre o norte e o sul, objectivo principal da nova linha.

Esboçou-se então uma campanha de imprensa para me demover do proposito em que estava de obstar a desvios de trafego injustificados.

Pretendia-se que nos comboios do sul seguissem carruagens directas, que partissem da estação do Rocio, ou a ella viessem.

Era insignificantissimo o numero de passageiros que as aproveitariam. Iam-se, pois, sobrecarregar de pezo morto, sem utilisação, os comboios do sul; seria preferivel melhorar o serviço interno, dando carruagem directa de 2.ª classe entre Barreiro e Estremoz, como já havia de 1.ª classe. Demais, primeiro se deviam estabelecer carruagens directas nas linhas da Companhia para estações mais importantes.

Foram infructiferas as tenazes e variadas diligencias feitas para perturbar o accordo em que me encontrava com a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Proclamava-se o dever que tinha o Estado de não fazer concorrencia ás companhias. Assim se invertiam os papeis!

A linha do Sul existia, ha muito, e tinha a sua funcção propria e o seu trafego privativo, com cujos rendimentos se ha de occorrer aos

www.ocomboio.net

encargos de novas construcções e do melhoramento da exploração.

O caminho mais curto e economico para Lisboa era pelo Barreiro, 67 kilometros contra 130. Nem em tempo nem em dinheiro podia competir a nova linha, a não ser mediante consideraveis reducções de tarifas, a que as linhas do Estado podiam e deviam oppôr a mesma arma.

A situação relativa não seria alterada, alienando o Estado rendimentos em proveito dos que já estão servidos por caminho de ferro e em detrimento dos que ainda não gosam os beneficios da viação accelerada.

Consentir uma guerra de tarifas, o mesmo era que reduzir estas inconsideradamente.

Capitular perante a concorrencia equivalia a subsidiar pelo fundo especial a linha de Vendas Novas, que fôra concedida sem subsidio.

O que se devia fazer foi o que se fez: facilitar as relações para o norte por combinações de horarios e tarifas e conquistar assim novo trafego compensador da perda de percurso das lãs e trabalhadores; facultar ao publico a escolha de itinerario, mantendo a favor do do Barreiro differenças razoaveis de tempo e dinheiro; evitar os desvios de trafego por um systema adequado de tarificação, em defeza franca, leal e correcta.

Os factos corresponderam ás previsões.

Não serão destituidas de interesse algumas notas estatisticas ácerca do trafego combinado em Vendas Novas, durante o anno de 1904.

De 15 de janeiro a 31 de dezembro passaram em Vendas Novas 20:078 passageiros, dos quaes apenas 2:157 provinham das estações do Rocio e Santa Apolonia ou a ellas se destinavam. D'este numero 912 viajaram em 1.ª, 814 em 2.ª e 431 em 3.ª classe. O movimento total divide-se em 2:251 de 1.ª, 3:299 de 2.ª e 14:548 de 3.ª classe.

No movimento de Lisboa por Setil notam-se 569 passageiros de Lisboa para o Sul e Sueste e 1:588 em sentido inverso.

Esta differença foi principalmente devida á falta da carreira nocturna de vapores para Lisboa.

Por um excesso de receio injustificado o ultimo vapor sahia do Barreiro ao sol posto, para evitar a travessia fluvial de noite. Hoje, que quasi todos os vapores estão illuminados com luz electrica e teem projectores para explorar o caminho, não se justificaria a continuação d'essa limitação de serviço.

De 1 de junho em deante fez-se, pois, o prolongamento diario até Lisboa, que não tive duvida de auctorisar, do comboio descendente da tarde, que por Vendas Novas dava em Setil a correspondencia ao rapido descendente do Porto.

Não só do Alemtejo como de todas as esta-

ções áquem de Vendas Novas, especialmente das de Setubal a Barreiro, se póde regressar á tarde ou á noite a Lisboa.

Desde então até o presente, apenas tres ou quatro vezes teve de se supprimir a carreira do vapor, por motivo de nevoeiro ou de mau tempo.

A sua influencia no movimento de passageiros por Setil para Lisboa foi logo accusada pela estatistica.

Assim, até 31 de maio vieram do sul para Lisboa por Setil 509 passageiros de 1.ª, 368 de 2.ª e 190 de 3.ª classe: total 1:067, ou cerca de 8 passageiros em média por dia, por tres comboios.

Nos restantes mezes até 31 de dezembro, depois de estabelecida entre Barreiro e Lisboa a carreira fluvial nocturna, o movimento por Setil foi apenas de 167 passageiros de 1.ª, 218 de 2.ª e 136 de 3.ª classe: total 521, ou menos de 3 passageiros em média por dia, não chegando, pois, a exceder a 1 por comboio.

Em vista da preferencia manifesta do publico pela via tradicional, o actual horario da Companhia Real foi organisado sem veleidades de concorrencia, attendendo principalmente, nas ligações com o Sul e Sueste, ás relações para o norte.

No que respeita a mercadorias, o desvio tambem foi insignificante, salvo os tabacos transportados na totalidade por Setil, apesar de pa-

garem muito mais, mercê de reducções concedidas em outras linhas da Companhia, o que é uma fórma illegal de fazer contractos na linha de Vendas Novas, e de certa quantidade de cortiça e adubos desviados pela mesma fórma.

A tonelagem das expedições do Sul e Sueste para as de Lisboa a Sacavem, attingiu cerca de 3:000 toneladas e 8:400 cabeças de gado, ramo de trafego cujo desvio se não procurou estorvar nas tarifas, por haver n'elle conveniencia para o publico em muitos casos. N'aquella tonelagem avultam 930 toneladas de cortiça e 694 de palha.

Além d'esse desvio houve, digno de menção, o de cerca de 1:300 toneladas de cortiça, expedida da estação de Vendas Novas.

Não tenho presente a estatistica do trafego para o norte, mas sei que foi diminuto.

Os resultados do primeiro anno de exploração corresponderam ás previsões. O rendimento inicial da nova linha não foi muito além de 1:100$000 réis por kilometro, que em 1899 havia sido calculado n'uma informação sobre o arrendamento, sendo para notar que n'ella se previam 20:000 passageiros, exactamente os que houve em 1904.

O trafego ha de desenvolver-se lentamente.

As linhas do Sul perderam mais receitas do que as que de novo lhes advieram, e viram-se forçadas a augmentar consideravelmente as suas

www.ocomboio.net

despezas de exploração para melhorar o serviço e attender ás ligações para o norte, infelizmente quasi desaproveitadas, por não haver intensas correntes de trafego entre as regiões externas do Paiz.

Resultado final: ganhou o publico pela construcção de uma linha que corresponde a uma necessidade publica, mas que durante largo periodo só dará encargos, tanto á Companhia Real como á Administração do Estado.

Para este, a perda de receitas seria enorme sem a defeza energica a que, no cumprimento dos deveres do meu cargo, dei toda a força e todo o apoio.

II

Expuz n'um dos capitulos anteriores as razões que me levaram a completar o plano da rede ao sul do Tejo, classificando as duas linhas da região do Sorraia: Estremoz a Portalegre e Castello de Vide e Fronteira, por Aviz e Mora, a Coruche.

Tinha sido requerida a sua concessão sem encargos para o Estado.

A base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, dava-me para isso as faculdades necessarias.

A primeira podia ser objecto de concessão,

logo que o Governo o julgasse conveniente. Assegurava-lhe esse direito o contracto das linhas do Norte e Leste.

A segunda, parallela á de Leste e distante d'ella menos de 40 kilometros na parte entre a Fronteira e Mora, não podia ser concedida nem construida sem licença da Companhia Real, por estar dentro da sua faixa de protecção.

Havia ainda que ter em conta as conveniencias das linhas do Estado, assegurando uma justa distribuição do trafego da vasta região, contida entre as linhas do Leste e de Evora, Casa Branca a Elvas.

Os povos interessados representavam com instancia para que não houvesse dilação na realisação de um melhoramento, pelo qual anciavam.

Depois de promulgado o decreto de classificação de 7 de maio, encarreguei, por despacho de 12 do mesmo mez, o Conselho de Administração de estudar a conveniencia de fazer as concessões requeridas, tendo em consideração os seguintes pontos:

1.º Que influencia podiam ter aquellas duas linhas nas receitas das do Estado.

2.º Se convinha reunil-as n'uma só concessão ou fazer duas concessões distinctas.

3.º Se eram applicaveis ao concurso que houvesse de abrir-se as condições pouco antes formuladas para o das linhas do Alto Minho,

ou se convinha modifical-as, em vista das circumstancias especiaes e da defeza do trafego das linhas do Estado.

4.º Se conviria abrir concurso sómente para a linha de Portalegre, caso a Companhia Real se oppozesse á construcção da do Sorraia.

No seu parecer de 20 de maio, foi o Conselho de opinião que não convinha aos interesses do Estado conceder a uma empreza a linha do Sorraia, devendo a sua exploração ficar reservada para o Estado, como complemento da de Evora a Ponte de Sor, e ser adiada para quando estiverem construidas as linhas mais importantes da rede complementar.

Quanto á linha de Portalegre julgava que podia ser objecto de concessão nos termos da das linhas do Minho, embora lhe parecesse preferivel reservar para o Estado a sua construcção e exploração.

Era firme e inalteravel proposito meu evitar desvios de trafego das linhas do Estado, cujo rendimento estava destinado a assegurar a realisação do plano formulado na minha proposta de lei.

Não havia que os recear da linha de Portalegre, que seria, pelo contrario, valioso affluente da de Evora.

O mesmo se podia dizer do primeiro troço da linha do Sorraia, Fronteira a Aviz, constituindo ramal da linha de Portalegre, mesmo

quando fosse prolongada até encontrar nas proximidades de Mora a de Evora a Ponte de Sor.

N'esse sentido formulei, pois, o despacho de 11 de julho de 1903, que deu origem ao decreto de 15 do mesmo mez, mandando abrir concurso publico perante o Conselho de Administração para a construcção e exploração de uma linha de via de 1 metro, de Estremoz por Sousel, Fronteira, Alter e Portalegre á estação de Castello de Vide na linha de Caceres, e do seu ramal de Fronteira a Aviz.

O Governo reservava-se a faculdade de accrescentar á concessão o troço de Aviz a Mora, ficando o concessionario obrigado a esse prolongamento, quando lhe fosse determinado.

As clausulas eram as mesmas do concurso do Minho, isto é, concessão das vantagens das bases 5.ª e 6.ª da lei de 16 de julho de 1899, a principal das quaes consistia na partilha do augmento de rendimento liquido das linhas do Sul e Sueste.

A base de licitação era a duração da concessão, unico elemento que os termos da lei não definiam e que por isso se podia fazer variar, fixando-se o maximo de noventa e nove annos.

O programma e caderno de encargos foram approvados por portaria de 18 de julho de 1903.

Entendi não dever ceder ás repetidas instan-

www.ocomboio.net

cias que me foram feitas para conceder as linhas sem concurso, apesar dos grandes desgostos que isso me causou.

Antes de o abrir tinha mandado consultar a Companhia Real sobre o seu consentimento para a construcção e exploração da linha do Sorraia, ao que respondeu, em officio de 8 de julho para a Direcção Fiscal, que não se oppunha na parte entre Cabeção e Coruche, que ficava a mais de 40 kilometros da de Leste. Quanto, porém, ao troço de Cabeção á Fronteira não podia deixar de negar o seu consentimento, salvo se fosse primeiramente construido o troço da linha entre Fronteira e a estação de Portalegre, ficando bem entendido que esta ultima linha seria, como a primeira, de via reduzida.

Nenhum obice legal havia, pois, para o seguimento do concurso, que foi annunciado em 26 de julho e se realisou em 23 de setembro.

Por occasião de ser aberto, foram convidadas as camaras municipaes interessadas a declararem os subsidios com que contribuiam, se com a importancia total das expropriações, encarregando-se de as fazer, se com um auxilio pecuniario, sob a fórma de capital ou de uma annuidade. Pediam-se-lhes tambem os seus bons officios para facilitar as expropriações.

A camara de Alter prometteu promover a cedencia gratuita dos terrenos e offereceu a importancia de 6:355$943 réis de subsidios para construcção de estradas, requeridos ao Governo e ainda não concedidos.

A de Portalegre offereceu um subsidio de 5:000$000 réis.

A de Sousel reservou a sua decisão para quando conhecesse com exactidão o traçado da linha, e ponderava ao mesmo tempo que melhor seria derivar de Sousel, em vez de Fronteira, o ramal de Aviz, que encontraria assim maior facilidade de construcção.

A de Fronteira offereceu 2:000$000 réis, além de 3:000$000 réis, importancia de subsidios de viação, que deixara de receber do Governo. Assegurava tambem que se obteriam as expropriações gratuitas ou pagas em obrigações da empreza. Transmittia, finalmente, a offerta de 1:000$000 réis, de um proprietario.

A camara de Aviz offereceu 1:000$000 réis, compromettendo-se a diligenciar obter as expropriações gratuitas, logo que conhecesse o traçado.

A de Castello de Vide tomou sobre si as expropriações dentro do concelho.

A commissão districtal de Portalegre offereceu 1:800$000 réis.

No dia 23 de outubro realisou-se o concurso.

Receberam-se duas propostas, fixando uma em setenta e outra em noventa annos a duração da concessão.

O apresentante da segunda proposta offerecia, em documento separado, a reducção a vinte annos do praso de trinta, durante o qual o concessionario teria parte nas receitas das linhas do Estado, e a reducção a 20 % do accrescimo que em relação ás tarifas d'essas linhas podiam ter durante trinta annos as das linhas concedidas.

Dias depois, quando o processo do concurso estava affecto ao exame do Conselho Superior de Obras Publicas, o segundo concorrente veio declarar que reduzia a setenta annos a duração da concessão, ficando assim a sua proposta superior em vantagens á outra.

Não podia esta offerta, feita depois do concurso, ser tomada em consideração.

O Conselho Superior cingiu-se á letra do programma, avaliando as propostas pela duração indicada para a concessão, e não tendo em conta outras vantagens que implicassem alteração das clausulas do concurso.

Concluia por ponderar que o offerecimento de vantagens que o programma não exigia, não augmentava nem diminuia as garantias technicas e financeiras da proposta, não podendo, portanto, dar logar á applicação da excepção prevista no artigo 10.º do mesmo programma, segundo o qual o Governo se reservava a faculdade de escolher a proposta julgada mais vantajosa e idonea pelas garantias technicas e financeiras da

sua execução, ainda que não fosse a que estipulasse menor duração da concessão.

Embora estivesse de accordo com o lucido parecer do Conselho Superior, quiz fundamentar a minha resolução na auctorisada opinião da Procuradoria Geral da Corôa, que entendeu dever ser preferida a proposta que estipulava setenta annos para duração da concessão, se não houvesse razões que levassem o Governo a suppôl-a menos idonea, sob o ponto de vista technico ou financeiro.

Multiplicavam-se as solicitações para me obrigar a tomar decisão diversa.

A todas resisti, porque assim o pediam a justiça e a legalidade, cujos dictames não podiam ceder a quaesquer instancias.

Propuz, portanto, em Conselho de Ministros, a adjudicação da concessão por setenta annos, a José Pedro de Mattos, o que se effectuou por portaria de 29 de outubro de 1903.

Dois dias depois estava reforçado o deposito provisorio e elevado á quantia de 8:000$000 réis.

Em 9 de dezembro era assignado o contracto.

Por esta fórma ficava assegurada a construcção das linhas que mais interessam á região, deixando-se para segunda etape o troço de Mora á Quinta Grande.

Apressar a sua construcção seria sacrificar,

www.ocomboio.net

no inicio da exploração, parte das receitas da linha de Evora a Mora.

A região servida por essa linha e pela de Vendas Novas, póde dispensar por algum tempo o complemento da parte da rede que lhe diz respeito, emquanto o crescimento das receitas nas linhas do Estado não compensa os sacrificios exigidos pelo vigoroso impulso que se está dando á viação accelerada.

Nem todas as partes de um plano podem ter execução simultanea.

É forçoso estabelecer precedencias e aconselhar aos impacientes da ultima hora que por mais algum tempo se conformem com a situação em que por tantos annos permaneceram mudos e resignados.

Pouco depois de feita a concessão da linha de Portalegre e seu ramal, representaram os povos de Aviz, Cano, Casa Branca e Sousel, pedindo que este sahisse de Sousel e não de Fronteira, por encontrar terreno mais facil e servir melhor a região.

O concessionario, ouvido sobre esta pretenção, declarou que nenhuma objecção tinha a oppôr-lhe, antes a julgava favoravel aos seus interesses.

O plano das linhas não era alterado pela mudança de origem da do Sorraia, para poucos kilometros mais ao sul.

As relações de Aviz são, principalmente,

com Sousel e Estremoz, ficando assim favorecidas.

A distribuição do trafego da região, tambem não soffria alteração sensivel.

Não podia, todavia, ser modificada a directriz do ramal sem audiencia da Companhia Real, cujo assentimento se esperava.

Tão problematico e insignificante seria para ella o prejuizo, como para as linhas do Estado o lucro, comparados com as vantagens que para todos ha na ligação de Estremoz com as linhas de Leste e de Caceres.

Não o entendeu, porém, assim.

Lembrei o alvitre de se contarem as distancias de applicação de tarifas, como se o entroncamento fosse em Fronteira, embora de facto se estabelecesse em Sousel.

Pareceu-me que respeitava d'esta fórma os direitos da Companhia.

No seu parecer de 12 de março de 1862, o Conselho de Obras Publicas ponderava que «*nos caminhos de ferro, ainda mais que nas estradas, as linhas directas não são condição imperiosa a que deva satisfazer-se forçosamente. Não só as exigencias technicas obrigam a sacrificar as linhas mais rectilineas, mas ainda as conveniencias economicas convidam a esse desvio.*»

Desde que para os effeitos de applicação de taxas, que é o que determina as correntes de trafego, as relações de Aviz fossem servidas

como se o entroncamento ficasse em Fronteira, nenhum desvio teria a Companhia que recear, nem sob esse ponto de vista soffria alteração a resolução anterior do Governo.

Que é a distancia de applicação que influe e não a distancia real, prova-o o desvio de trafego entre o Porto e a Guarda por Abrantes, que em tempos a Companhia Real conseguiu realisar, antes de chegar a accordo com a da Beira Alta, e o que ella seguramente faria pela linha de Vendas Novas se lhe fosse consentido reduzir os preços.

Apesar d'isso não foi acceite o alvitre.

Sel-o-hia talvez se eu quizesse entrar no caminho das concessões, afrouxando na defeza do trafego das linhas do Sul em Vendas Novas e dando ali compensações em troca da mudança do entroncamento.

Fiz o que em mim cabia para beneficiar os povos da região.

Não podia pôr de parte a recusa da Companhia, que, se não tinha por si razões solidas, invocava o incontestavel direito, assegurado pelo seu contracto, de não permittir a construcção do ramal senão nos estrictos termos em que a auctorisara.

Fui tambem instado para consentir que o concessionario construisse as linhas de via larga, sem mais auxilio que o assegurado pelo seu contracto para a via reduzida.

Allegava-se para isso a conveniencia de evitar baldeações e de aproveitar o material de via larga das outras linhas.

Tendo promovido a promulgação do decreto de classificação sobre a base de via reduzida, em harmonia com os resultados do inquerito de 1899 e os pareceres das estações consultivas competentes, que se fundavam em considerações de ordem militar para propôrem a via reduzida, não podia, sem incoherencia, fazer alterar o que fôra pouco antes decretado.

Baldeação ha sempre para os passageiros nas estações de entroncamento das linhas secundarias e tambem para muitas mercadorias, sem constituir onus incomportavel.

Pelo que respeita a material circulante, cada administração carece de ter o de tracção, e não póde esperar das outras o de transporte em quantidade sufficiente e sem pagamento de aluguer, encargos que se vão juntar ao excesso de custo da via larga, e são superiores ao do material circulante.

Não comprehendo o interesse que o concessionario possa ter n'essa mudança de largura de via. Mas, se d'ella depende, como diz, a construcção da linha, por sómente sob essa condição poder obter capitaes, folgarei com o deferimento da sua pretenção, devendo, porém, em tal caso, o Governo reservar expressamente, para construir e explorar por sua conta,

www.ocomboio.net

o troço de Mora á Quinta Grande, que poderá, em determinadas condições, evitar desvios de trafego, chamando-o ao Barreiro, embora a essa defeza opponha difficuldades a passagem entre Quinta Grande e Vendas Novas, pela linha da Companhia Real.

Nem mesmo seria regular accrescentar-se fóra de concurso á concessão um troço que propositadamente não foi incluido n'ella, e que, se o tivesse sido, teria decerto attrahido mais concorrentes.

Limitei-me, pois, a instar pela apresentação do projecto, apenas findou o praso fixado pelo contracto.

Em 8 de outubro de 1904 era elle entregue á Direcção do Sul e Sueste, sendo approvado por portaria de 20 de janeiro de 1905.

Foi esta a primeira concessão feita nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Oxalá que a construcção da linha se não faça esperar.

CAPITULO III

Linhas complementares da zona central

I. A divisão do paiz em zonas para os effeitos da constituição da sua rede ferro-viaria. — A arbitragem da Beira Alta. — O estado do processo em fevereiro de 1903. — Documento decisivo da questão. — A sentença arbitral.

II. A concessão da linha de Arganil. — A melhor directriz da linha da Beira Alta. — Vicissitudes da concessão. — A fallencia da Companhia. — Esforços da commissão liquidataria. — A garantia de juro para o troço de Coimbra a Louzã e o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

III. Os caminhos de ferro da zona central. — O decreto de 27 de setembro de 1899. — A classificação das linhas complementares. — Creação de recursos para a sua construcção. — Regras para futuras concessões. — A proposta de lei de 24 de março de 1904.

A zona central do Paiz, que, para os effeitos da classificação das suas linhas ferreas, foi limitada ao norte pelo Mondego e ao sul pelo Tejo, não corresponde rigorosamente a essa longa faixa constituida pelo macisso da serra da Estrella e suas ramificações e pelas que se lhe

seguem até Cintra em longa cadeia, formando o principal systema da nossa orographia.

Sob o ponto de vista restricto da viação accelerada, teem as tres zonas, norte, centro e sul, por arterias principaes, respectivamente, as linhas do Minho e Douro, Norte e Leste e Sul e Sueste, convergindo as primeiras ao Porto e as outras a Lisboa.

Ao segundo grupo pertence, evidentemente, a linha da Beira Alta, embora geographicamente se encontre na zona ao norte do Mondego.

O mesmo se póde dizer da parte da linha de Leste e do ramal de Caceres, que ficam ao sul do Tejo, mas pertencem, sob o ponto de vista economico, ao grupo de linhas da zona central.

Incluirei, pois, n'este capitulo, destinado á narrativa dos esforços que empreguei para desenvolver a viação accelerada n'essa zona, a historia resumida de um grave litigio, que constituia temerosa ameaça para o Thesouro, pela pesada indemnisação a que podia dar logar, e que tive a felicidade de vêr terminado durante a minha administração: o juizo arbitral da linha da Beira Alta.

Narrarei em seguida, em paragraphos successivos, o que em relação á linha de Coimbra a Arganil foi providenciado e o plano que elaborei para dotar a zona central com as suas

linhas complementares, e cuja approvação pelas côrtes se teria dado, se o Ministerio, de que fazia parte, tivesse durado mais algum tempo.

I

De todas as questões resolvidas por mim ou durante a minha gerencia, foi esta da arbitragem da Beira Alta, a que maiores desgostos me deu e a mais estudo e trabalho me obrigou.

Não porque a defeza dos interesses do Estado não estivesse bem entregue, ou porque eu não tivesse nos seus representantes absoluta confiança, pois que a tinha completa e nunca processo algum de arbitragem foi mais conscienciosa e proficientemente tratado do que este.

É que, devendo á leal amisade do meu collega sr. conselheiro Pimentel Pinto, o ter sabido dos boatos insidiosos que com intuitos politicos a este proposito se propalavam, resolvi estudar eu proprio todo o processo para poder dar, como com effeito dei, com pleno conhecimento do assumpto, as instrucções e elementos que eram indispensaveis para a sua boa solução.

Não é nem póde ser esta a pratica geralmente seguida pelos ministros, mas entendi dever abrir uma excepção.

www.ocomboio.net

Bem empregados esforços e trabalhos foram esses e os dos meus honrados e distinctissimos collaboradores, o erudito jurisconsulto sr. dr. Alberto Navarro, por minha indicação nomeado para representar o Ministerio Publico no processo, e o illustre inspector geral de Obras Publicas sr. general Almeida d'Eça, pois que o tribunal, por unanimidade, julgou improcedentes todas as reclamações da Companhia.

Quando entrei para o Ministerio estava o processo seguindo os seus termos regulares, andando a correr os *vistos* dos arbitros, o que já não era sem tempo, attendendo a que a reclamação da Companhia tinha sido feita por officio de 14 de julho de 1882, e o termo de compromisso para a sua decisão assignado em 9 de julho de 1885, em cumprimento do determinado na portaria de 24 de novembro de 1883.

Este processo, que fui accusado de activar, é o exemplo mais frisante que conheço do nosso desgraçado systema de, com os mais futeis pretextos e ás vezes mesmo sem pretexto algum, protelar a resolução dos assumptos importantes como meio commodo de administração, legando as difficuldades aos successores.

Bastará notar que de uma vez esteve elle parado dez annos, sem que ninguem se lembrasse de promover o seu andamento, e que tendo começado em 1882, só veio a terminar vinte e dois annos depois, em 1904!

A questão, tal qual era e como foi exposta pelo illustre representante do Ministerio Publico, resumia-se no seguinte:

A carta de lei de 23 de março de 1878 auctorisou o Governo a contractar em hasta publica a construcção e exploração do caminho de ferro da Beira Alta e ramal de Coimbra, precedendo concurso de sessenta dias.

Abriu-se esse concurso em 26 de julho do mesmo anno.

Concorreu a Société Financière, de Paris, obrigando-se a construir e explorar o caminho de ferro da Beira Alta, por sua conta e risco, mediante a subvenção de 23:000$000 réis por kilometro.

Em 3 de agosto de 1878 lavrou-se o respectivo contracto.

Em 1 de junho de 1882 estava finda a construcção do caminho de ferro e tinha principio a respectiva exploração.

Em 14 do mesmo mez e anno apresentava a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como representante da Société Financière, ao Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria, uma reclamação pela differença que allegava ter existido entre os projectos do Governo e aquelles que teve de seguir na construcção, para esta poder ter logar em condições convenientes, e solicitava a installação do Tribunal Arbitral, a que se referia o artigo 67.º do con-

tracto celebrado com o Estado a 3 de agosto de 1878.

Por portaria de 15 de fevereiro de 1883 era considerado sem fundamento legal o pedido da Companhia.

De novo insistiu esta, em officio de 3 de setembro do mesmo anno.

Foi então expedida a portaria n.º 32, de 24 de novembro de 1883.

Esta portaria auctorisou a constituição do Tribunal Arbitral, lavrando-se o respectivo compromisso em 9 de julho de 1885, nomeando os arbitros e fixando a fórma e prasos do processo e julgamento.

Pedia a Companhia ao Estado a indemnisação de 1.632:415$257 réis e seus juros, com o fundamento em erros e imprevisões no projecto do Governo, que a obrigaram a gastar essa quantia a mais do que contava, guiando se pelo referido projecto.

Esta somma era assim discriminada:

Estudos para a correcção das plantas e perfis (artigos 10.º a 16.º da petição).	61:122$470
Expropriações (artigos 17.º a 24.º) . .	76:969$440
Terraplenagens (artigos 25.º a 76.º) . .	642:577$500
Obras de arte (artigos 77.º a 113.º) . .	499:141$480
Embaraços do Governo (artigos 115.º a 158.º)	188:302$590
	1.468:113$480

Transporte . . .	1 468:113$480
Revestimento inutil de dois tunneis do Salgueiral (artigos 159.º a 162.º). .	25:861$500
Prejuizos com a construcção do tunnel de Trezoi (artigos 163.º a 176.º) . .	7:316$730
Obras accessorias (artigos 177.º a 180.º).	63:315$860
Edificios (artigos 181.º a 194.º) . . .	23:048$377
Via e accessorios (artigos 195.º a 197.º) .	19:728$585
Saldo da subvenção e juros da mora (artigos 198.º a 203.º)	25:030$725
Juros a contar	—$—
Total — Réis . .	1.632:415$257

Demonstrou-se no processo, por fórma irrecusavel, e nem a Companhia o pôde negar, que a construcção do caminho de ferro assentava na subvenção fixa de 23:000$000 réis por kilometro, a que o Estado se obrigou, e que os trabalhos corriam por conta d'ella, tendo sido satisfeita por completo a subvenção.

É certo que a Companhia reclamava ainda 25:000$000 réis á conta d'esta, mas a certidão que mandei passar, por despacho de 30 de outubro de 1903, de um recibo archivado na repartição de contabilidade do Ministerio das Obras Publicas, provou á evidencia que nem mesmo essa quantia era devida.

Pela sua importancia e pela decisiva influencia que teve no julgamento, entendo dever transcrever aqui esse documento, que diz assim:

www.ocomboio.net

«Cesar Augusto de Mello e Castro, do Conselho de Sua Magestade, Chefe da 9.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Publica, etc., etc.

Certifico, auctorisado por despacho de S. Ex.ª o Sr. Ministro das Obras Publicas, Commercio e Industria, de 30 de outubro do corrente anno, que na tabella da distribuição da despeza extraordinaria, rectificada, para o exercicio de 1885-1886, relativa ao mesmo Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, e organisada em virtude da carta de lei de 22 de março de 1886, foi descripto no capitulo segundo (Caminhos de ferro), sob a epigraphe *Resto da subvenção á Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta* (lei de 26 de janeiro de 1876), a quantia de 13:061$669 réis; e que nos documentos comprovativos de despeza, realisada no cofre geral do Ministerio da Fazenda, que se acham archivados n'esta Repartição, se encontra um recibo com a assignatura de *Henry Burnay & C.ª* sobre uma estampilha do imposto do sello da taxa de 200 réis, devidamente inutilisada, datado de 26 de novembro de 1885 e cujo teor é o seguinte: «Recebi do Sr. Augusto Gomes de Araujo, thesoureiro pagador do Ministerio da Fazenda, a quantia de 13:061$669 réis, metal, *resto da subvenção* em divida á Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta, que recebemos devidamente auctorisados pela Société des Dépôts et Comptes Courants.» Este recibo está classificado na despeza extraordinaria do Ministerio das Obras Publicas, do exercicio de 1886, e satisfeito pela ordem de pagamento n.º 1:274. — 9.ª Repartição da Direcção Geral de Contabilidade Publica, em 2 de novembro de 1903. — O Conselheiro Chefe da Repartição, *Cesar Augusto de Mello e Castro.*»

Em frente d'elle era incontestavel que a Companhia tinha recebido toda a subvenção, pois que quem passa recibo *pelo resto* confessa

que *nada mais* se lhe deve, como muito bem escreveu o representante do Ministerio Publico nas suas admiraveis allegações juridicas.

Vae nas notas a sentença do Tribunal Arbitral, em que está minuciosamente exposta a questão, não me alongando por isso em mais considerações. Mas não quero deixar de consignar aqui que, por proposta minha e attendendo aos relevantes serviços prestados pelos srs. dr. Alberto Navarro e general Almeida d'Eça, El-Rei houve por bem mandal-os louvar por portaria de 26 de fevereiro de 1904 e os agraciou com a commenda de S. Thiago por decreto de 3 de março do mesmo anno, justissima e merecida recompensa da fórma verdadeiramente superior como ambos se houveram na defeza dos interesses do Estado.

II

Por alvará de 10 de outubro de 1887 foi feita, com fundamento nas disposições do decreto de 31 de dezembro de 1864, a concessão de uma linha de via reduzida, de Coimbra por Ceia, Miranda do Corvo e Louzã a Arganil.

Se na escolha da directriz das linhas do Norte e da Beira Alta tivessem prevalecido os mais avisados alvitres, teria a primeira se-

guido do Entroncamento por Thomar, Miranda do Corvo e Coimbra, e a segunda bifurcaria em Miranda, para ir por Arganil, Ceia e proximidades de Gouveia, á beira serra, em demanda da fronteira.

A linha de Oeste viria, por Leiria, Pombal e Ancião, entroncar na do Norte, e um ramal de Coimbra á Figueira ligaria esta cidade com o systema das linhas ferreas.

Ficaria assim mais bem servida a zona central, evitando-se a duplicação das linhas da Pampilhosa e de Coimbra á Figueira e as de Leiria á Amieira e Pombal a Alfarellos, tornando-se Coimbra centro de irradiação de linhas ferreas.

Em presença de factos consummados e irremediaveis importava evitar novos erros no delineamento da rede complementar.

N'uma região tão accidentada como a zona central, a via reduzida, com a sua flexibilidade de traçado e economia de construcção, estava naturalmente indicada para as linhas secundarias, devendo constituir systema planeado com methodo.

A directriz indicada para as linhas do Norte e Beira Alta convinha ainda a uma linha secundaria, que seria a arteria principal do systema das de via reduzida. Partiria do Entroncamento, ou antes de Rio Maior, na transversal de via larga de Santarem a Peniche, iria por Thomar a Miranda do Corvo, ramificando-se a

Certã e Covilhã ou Castello Branco, e em Miranda para Coimbra, seguindo por Louzã, Arganil, Taboa e Santa-Comba-Dão, onde se ligaria com as linhas de Vizeu e do Vouga. De Arganil seguiria uma ramificação, por Ceia e Gouveia, ao encontro da linha da Beira Alta, bifurcando-se para transpôr a serra da Estrella na portella da Teixeira e ir á Covilhã, fechando antes outra malha pela ligação com a linha de Certã ao Valle do Zezere.

A linha concedida em 1887 sob a denominação de ramal de Arganil, constituia o primeiro troço d'esse systema e devia prolongar-se, por meio de um terceiro carril, no ramal de Coimbra, para se ligar com a via larga em Coimbra-B.

Não era um simples ramal que se tinha, porém, em vista construir.

A megalomania, que transviou então muito bons espiritos, levou a exagerar, e portanto a comprometter, a funcção da nova linha.

Pretendeu-se transformal-a, de simples ramal de via reduzida e affluente modesto da linha do Norte, em linha de via larga, que atravessando a serra da Estrella fosse ligar-se na Covilhã á da Beira Baixa.

Erro fatal o que se commetteu assentindo a esse desvairamento!

Passara apenas um anno desde a concessão para via reduzida e já os concessionarios reque-

www.ocomboio.net

riam a substituição d'esta pela via larga, que lhes foi concedida por alvará de 8 de outubro de 1888.

Não havia n'elle qualquer menção ao prolongamento para a Covilhã, que tornaria a linha de Coimbra á Covilhã uma concorrente da da Beira Alta, ficando parallela a esta, dentro da zona de protecção de 40 kilometros de largura. A intenção, porém, era de o levar a effeito opportunamente, sem se terem em conta as extraordinarias difficuldades da construcção em região tão accidentada.

Começou a construcção entre Coimbra e a Louzã; e estava muito adeantada quando a crise economica e financeira se manifestou em 1890, dando logar á paralysação dos trabalhos.

Succederam-se as prorogações de praso, até que a Companhia que se formara para a construcção e exploração da linha, sob a denominação de *Companhia de Caminhos de Ferro do Mondego*, foi declarada em estado de fallencia, em 1897.

Permaneciam abandonados e em progressiva deterioração os trabalhos feitos.

Em 22 de fevereiro de 1900 foi nomeado o sr. conselheiro Alfredo Pereira, presidente do Conselho Fiscal, encarregado, nos termos do decreto de 9 de novembro de 1893, de gerir os negocios da Companhia.

Com infatigavel perseverança procurou este distincto funccionario valorisar o capital immobilisado na construcção da linha, para o que era preciso construil-a e abril-a á exploração.

Havia que despender cerca de 220:000$000 réis, conforme a avaliação feita por technicos, para a conclusão do troço de Coimbra á Louzã.

A exploração foi assegurada por um contracto vantajoso com a Companhia Real, que a tomava sobre si em boas condições, dispensando a acquisição do material circulante. Basta referir que o encargo inicial de exploração era de 500$000 réis por kilometro, preço extremamente modico.

Como já referi n'outro capitulo, o meu primeiro objectivo, logo que tomei conta da pasta das Obras Publicas, foi desenvolver a viação accelerada nas regiões extremas do Paiz, por ter para isso os recursos assegurados pela lei de 14 de julho de 1899.

Quando tinha concluida e prompta para apresentar ás Camaras a minha proposta de lei de 24 de abril de 1903, soube que havia um compromisso do meu antecessor, o sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas, para a concessão de garantia de juro á linha de Arganil, e que o adiamento da resolução do assumpto crearia difficuldades á votação da minha proposta.

Tratei, pois, de me inteirar dos antece-

dentes. Reconhecera-se a necessidade de emittir obrigações na importancia de 350:000$000 réis, emprestimo cuja annuidade, ao juro de 5 % e amortisação em vinte e cinco annos, importaria em 24:833$375 réis.

Com aquella emissão concluia-se a linha e satisfaziam-se alguns encargos inadiaveis.

A collocação das obrigações seria facil desde que o Estado garantisse a quantia necessaria para supprir o que do rendimento liquido da linha faltasse para perfazer aquella annuidade, sendo, porém, o adeantamento do Estado limitado ao maximo de 10:500$000 réis annuaes ou 3 % do capital nominal.

O producto dos impostos era avaliado em 2:000$000 réis, o que reduzia o maximo do encargo a 8:500$000 réis, correspondente ao rendimento bruto kilometrico de 977$791 réis.

Quando esse rendimento attingisse cerca de 1:300$000 réis, cessava o encargo, começando o reembolso do adeantamento e do seu juro, que sahiria da verba do orçamento geral do Estado, destinada ao pagamento de garantias de juro, em cujas largas disponibilidades cabia tão diminuto encargo.

Concordei com o plano que encontrara cuidadosamente estudado e formulado pelo sr. conselheiro Alfredo Pereira, e decidi apresentar á Camara uma proposta de lei n'elle baseada, que de facto apresentei em 24 de abril de 1903, ao

mesmo tempo que a das linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado.

Para melhor apreciação do assumpto, vae reproduzida adeante em nota.

Em 8 de maio davam as Commissões de Obras Publicas e Fazenda parecer favoravel, sem lhe introduzir a minima alteração.

Quando menos o esperava, surgiram difficuldades que podiam comprometter o andamento da outra proposta.

Fazia-se opposição tenaz á inscripção de qualquer encargo novo de garantias de juro no orçamento geral do Estado, como se na verba respectiva, cujos encargos diminuiam rapidamente de anno para anno, não coubesse a minuscula quantia de 10:500$000 réis!

As garantias pagas nos annos de 1899 a 1902 tinham com effeito attingido as seguintes importancias:

1899	602:712$027
1900	572:031$917
1901	549:740$027
1902	503:684$341

Em tres annos houvera uma diminuição de 99:027$686 réis, ou em média 33:000$000 réis.

Havia nada mais racional que o pagamento de garantia de juro da linha de Arganil, concedida a uma Companhia, e situada na zona cen-

www.ocomboio.net

tral, pela verba respectiva do orçamento geral do Estado, que em nada era affectado?

Não é isso o que agora se vae fazer para a linha do Valle do Vouga?

Todavia exigiu-se que aquella garantia de juro sahisse do fundo especial dos caminhos de ferro, sem o que seria suscitada tenaz opposição á proposta relativa ás linhas do Estado!

Estava-se no fim da sessão parlamentar.

Eu tinha o maximo empenho em vêr sanccionado por lei o plano que propozera e a que ligava a maior importancia, confirmada hoje pelos factos.

Era preciso remover difficuldades que podiam compromettter o projecto.

Cedi, pois, a custo, acceitando no projecto de lei relativo á linha de Arganil a modificação do artigo em que concedia a garantia de juro, de modo que constituisse encargo do fundo especial dos caminhos de ferro, em vez de sahir da verba de garantias do orçamento geral do Estado, como devia ser.

Com essa modificação proposta e por mim acceite, foi o projecto votado e convertido na lei de 1 de julho de 1903, ficando assim assegurada, apoz tantos annos de paralysação dos trabalhos, a conclusão da linha de Coimbra a Arganil.

III

Como tive occasião de dizer por mais de uma vez, foi o decreto de 6 de outubro de 1898 o primeiro termo da serie de beneficas providencias tomadas nos ultimos seis annos com o fim de desenvolver e aperfeiçoar a viação accelerada.

Embora especialmente destinado a promover o seu progresso nas regiões extremas do Paiz, servidas pelos caminhos de ferro do Estado, o principio, n'elle consignado, da necessidade da classificação prévia das linhas ferreas, precedida de inquerito administrativo de utilidade publica, e applicavel a quaesquer caminhos de ferro, substituiu o arbitrio governamental pelo estudo methodico das conveniencias regionaes.

Tinham sido elaborados os planos da rede complementar das zonas extremas do Paiz.

Egual trabalho conviria fazer em relação á parte central, comprehendida entre o Mondego e o Tejo.

Foi, pois, encarregada uma commissão technica, por decreto de 27 de setembro de 1899, de estudar o plano da viação accelerada de interesse geral n'essa zona e submettel-o a inquerito, observando as prescripções do decreto de

1898, e relacionando-o com os planos já formulados para as zonas limitrophes.

Por circumstancias que é ocioso referir, decorreram quatro annos sem que a Commissão se desempenhasse do encargo que lhe fôra confiado.

Depois de ter conseguido a promulgação da lei de 1 de julho de 1903, e a realisação da primeira serie do emprestimo, entendi que não devia nem podia deixar ao abandono uma região do Paiz, cujo systema de communicações está ainda longe de ser completo e que não tem menos direito que as provincias do norte e do sul a uma acção de fomento methodica e perseverante.

Duas cousas eram necessarias: fazer classificar as linhas complementares da zona central e crear recursos para provêr aos encargos da sua construcção, fixando as regras a que devia ser subordinada a intervenção do Governo para a auxiliar.

Tratei de inteirar-me do estado dos trabalhos da commissão technica respectiva, ordenando que se realisassem sem demora.

Foi, com effeito, aberto em fins de 1903 o inquerito, que deu logar a numerosas e encontradas representações dos povos interessados e a estudos elucidativos no seio da Associação dos Engenheiros Civis, tendentes a melhorar e completar o plano proposto pela Commissão.

Entretanto, e independentemente da escolha das linhas que devam ser classificadas, o que em 1899 se fizera para as linhas do Estado, podia e devia ser feito para as da zona central.

O estudo das condições em que se encontram as linhas n'ella existentes, concedidas todas a emprezas, e tendo algumas a zona de protecção definida pelos contractos e direito assegurado ás companhias concessionarias de construirem os ramaes seus tributarios, mostrou-me que n'essa região estava naturalmente indicado para o desenvolvimento da viação o recurso a emprezas subsidiadas, de preferencia á construcção pelo Estado.

Preciso era, pois, definir o modo mais conveniente de conceder subsidios, sem os quaes seria impossivel á iniciativa particular levar por deante dispendiosos emprehendimentos que, pelo lucro directo e vantagens indirectas, compensam largamente os sacrificios que exigem, sem darem todavia, desde logo, juro ao capital.

Assim como a base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 deu ao Governo os poderes necessarios para conceder as linhas complementares das do Estado, em determinadas condições, analoga auctorisação era precisa para em occasião opportuna se poder auxiliar qualquer tentativa séria e aproveitar capitaes disponiveis para a construcção das linhas secundarias.

As subvenções kilometricas, onerosas para

www.ocomboio.net

o Thesouro por não serem reembolsaveis, exigiriam recurso directo ao credito, que podia comprometter o exito das operações relativas aos caminhos de ferro do Estado.

A garantia de juro, adeantamento reembolsavel, é, apesar de todos os inconvenientes que lhe attribuem, a fórma mais pratica de subsidio e mais accommodada ás circumstancias do Thesouro. O ponto está em subordinal-a a regras que incitem os concessionarios a desenvolver o trafego.

Inutil seria delinear um systema de concessão de linhas, sem assegurar préviamente os necessarios recursos. Com boa vontade não era difficil encontral-os.

Destinara a lei de 14 de julho de 1899 os accrescimos de impostos e as economias nas garantias de juro de todos os caminhos de ferro do Paiz, em relação a determinadas quantias, para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

A fórma primitiva da lei fôra alterada no decurso da discussão parlamentar, deixando-se a reversão de todas essas receitas, excepto dos accrescimos de impostos nas linhas do Minho e Douro, dependente de prévio equilibrio das receitas e despezas no orçamento ordinario do Estado.

Em virtude do rapido desenvolvimento do trafego das nossas linhas ferreas desde 1898,

seria já hoje avultadissima a quantia que n'essa hypothese teria de ser incorporada no fundo especial, desapparecendo desde logo o equilibrio orçamental de que essa incorporação dependia e tornando-a portanto impossivel.

Pareceu-me, por isso, preferivel propôr uma providencia legislativa, baseada na divisão do Paiz em tres zonas para os effeitos da viação accelerada, aproveitando para a construcção de linhas em cada uma os recursos que d'ellas provinham, e fixando para os augmentos de impostos e economias de garantias limites mais proximos da actualidade, para não cercear os recursos do Thesouro.

Para as zonas extremas, tributarias dos caminhos de ferro do Estado, seriam destinadas essas receitas, provenientes não só das linhas do Estado e seus novos complementos, mas das do Porto á Povoa e Famalicão, de Guimarães, e de Foz-Tua a Mirandella, bem como as economias das garantias de juro d'esta linha.

Á zona central pertenceriam as que proviessem das linhas de companhias situadas na região.

Com essas receitas constituir-se-hia uma secção especial do fundo dos caminhos de ferro, destinada a occorrer aos encargos de construcção de novas linhas, nos limites das suas disponibilidades.

Não estando ainda classificadas, não podia

nem devia pedir auctorisação para conceder qualquer d'ellas sem infringir os salutares principios do decreto de 1898.

Formulei, pois, a minha proposta em termos que deixaram o Governo armado com a necessaria auctorisação para ser creada no momento opportuno.

Em relação ás ligações das linhas de Leste e Oeste, concedidas ambas á Companhia Real, importava fixar regras especiaes, sem dependencia da escolha que viesse a ser feita d'essas ligações, e ter em conta factos e circumstancias resultantes dos contractos em vigor.

Não entrarei em mais largas explicações que o relatorio, bastante minucioso, da proposta de lei que apresentei ás Camaras, e que vae reproduzido em nota, dispensa.

Convinha aproveitar o ensejo para ligeiros aperfeiçoamentos do systema administrativo, creado pela lei organica de 14 de julho de 1899.

A contabilidade dos caminhos de ferro faz-se geralmente por annos civis, sendo, por isso, preferivel substituir na das linhas do Estado os annos economicos pelos civis e prescrever ao mesmo tempo regras aconselhadas pela experiencia, que, sem cercear a fiscalisação parlamentar, melhor se adaptem á natureza especial do serviço dos caminhos de ferro.

Tambem me não soffria o animo que continuassem a ser gratuitas as funcções dos membros do Conselho de Administração, embora tenham sido desempenhadas com a maior dedicação e hombridade.

Restava, finalmente, assegurar a execução de uma sympathica providencia do meu illustre antecessor o sr. conselheiro Manoel Francisco de Vargas.

Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi instituida a medalha de bons serviços e comportamento exemplar dos caminhos de ferro do Estado, a cuja concessão andaria inherente, para o pessoal jornaleiro, pensão correspondente a certa percentagem do salario, accumulavel com a da reforma.

Quando se tratou de dar execução a essa providencia, o Conselho de Administração teve duvidas sobre a applicação d'essa parte do decreto, visto estarem previstas apenas as distincções honorificas e não poderem ser concedidas pensões sem lei especial.

Surgia a duvida sobre se um augmento de salario, que não é individualmente fixado no orçamento, é ou não pensão, fundando-se os que o affirmavam na conservação d'essas pensões, quando o jornaleiro fosse reformado e deixasse portanto de receber salario.

A Procuradoria Geral da Corôa, ouvida sobre o assumpto, foi de parecer, com o qual me conformei, de que era precisa auctorisação legislativa especial.

www.ocomboio.net

Aproveitei, pois, o ensejo para pôr termo ás duvidas que estavam demorando a realisação de uma providencia de beneficos effeitos pelo estimulo que a concessão das medalhas constitue.

Antes de apresentar a proposta de lei, quiz ouvir sobre ella o parecer auctorisado do Conselho de Administração, cujas indicações attendi quasi por completo, tão judiciosas me pareceram.

A apresentação d'esta foi bem recebida, suscitando um movimento de representação a seu favor sem distincção de côres politicas.

As Commissões de Obras Publicas e Fazenda approvaram na sem alteração, e estava dada para ordem do dia quando foram dissolvidas as Camaras.

Os municipios interessados pediram instantemente que fosse transformada a proposta em decreto com força de lei, por um acto dictatorial.

Tratava-se, porém, de uma lei organica, que podia e devia ser sujeita á discussão parlamentar, e de cujo adiamento por alguns mezes nenhum prejuizo resultava.

O caso era diverso do da construcção das linhas do Minho, concedidas provisoriamente depois de tres concursos, não convindo perder o ensejo de as construir rapidamente e em condições vantajosas para o Thesouro.

Não foi, pois, publicado decreto dictatorial. Apenas se abriram de novo as Camaras, renovei a iniciativa da proposta de lei, que teve desde logo parecer favoravel das commissões e estava novamente dada para ordem do dia, quando o Governo, de que eu fazia parte, deixou o poder.

É de esperar que na primeira opportunidade a providencia que propuz, ou outra analoga, seja tomada, para beneficiar a região central sem onerar o Thesouro.

Alguns aperfeiçoamentos poderão ser introduzidos no systema que indiquei, por exemplo, no modo de calcular as despezas de exploração para o caso da concessão de garantias de juro, tendo em conta as judiciosas disposições adoptadas ultimamente no contracto provisorio da linha do Valle do Vouga, com o fim de incitar a empreza a desenvolver o trafego, com cujo augmento lucra.

28 de fevereiro de 1903 — 20 de outubro de 1904.

NOTAS

www.ocomboio.net

Proposta de lei para a construcção de diversas linhas por conta do Estado e estradas de accesso ás estações, de 24 de abril de 1903.

Senhores: — Emprehender melhoramentos dispendiosos que tragam pesados encargos ao Thesouro, seria criminosa loucura no momento em que, mais do que nunca, se torna indispensavel, na administração dos dinheiros publicos, severa economia, que mantenha rigorosamente as despezas nos limites impostos pelos recursos da nação.

Essa regra imperiosa só admitte excepção justificada perante a segura previsão de rendimentos creados de novo e sobejamente compensadores do dispendio que lhes deu origem.

Importa não esquecer que para regenerar a economia do Paiz, e augmentar a sua prosperidade, não basta a indeclinavel reorganisação das suas finanças. Forçoso é acompanhal-a da iniciativa intelligente, energica e tenaz, prompta em aproveitar todos os recursos e ensejos favoraveis, tão audaz na concepção dos planos, como prudente e accommodaticia na sua execução, com o fim de continuar a obra de fomento da riqueza publica pelos melhoramentos materiaes.

Muito se tem feito para promover o desenvolvimento agricola, industrial e commercial da nação; não menos ha que fazer, mormente pelo

que respeita á facilidade de communicações. Está longe da sua conclusão a rede das estradas; acha-se accusado apenas pelos principaes lineamentos, nem todos completos, o systema da nossa viação accelerada.

Aos 2:413 kilometros de caminhos de ferro em leito proprio, que hoje são explorados no continente do reino, seria preciso accrescentar outro tanto para bem servir os principaes centros de população e facilitar as mais importantes relações regionaes.

Poupar-se-hiam assim á agricultura e á industria quantiosas sommas dispendidas em transportes caros e morosos.

Não menores são as vantagens politicas e administrativas que d'essa facilidade resultam. Demorar-me em encarecel-as seria fazer injuria á vossa illustração.

Por um feliz conjuncto de circumstancias, dispõem os caminhos de ferro explorados pelo Estado de recursos que permittem, graças ao regimen administrativo que usufruem e á economia distincta das suas receitas e despezas, o emprehendimento gradual de novas construcções, subordinado a um plano judicioso e assás largo que haja recebido a prévia sancção legislativa.

Não é preciso, para isso, pedir um ceitil sequer ao contribuinte; pelo contrario: a sua benefica repercussão na economia do Paiz determinará, pelo desenvolvimento da riqueza, augmento de materia collectavel e o consequente accrescimo das receitas geraes do Thesouro.

Importa, pois, traçar esse plano. Antes de o submetter á vossa esclarecida apreciação, seja-me licito fazer o rapido balanço da situação das linhas do Estado, fundamento imprescindivel da proposta que tenho a honra de formular.

* * *

A lei de 14 de julho de 1899, fructo da louvavel iniciativa do Governo de então e da cooperação patriotica do partido regenerador, tornou, por assim dizer, o Estado arrendatario das suas proprias linhas, sem alienar a absoluta soberania da sua acção sobre ellas e com o proposito de consagrar os lucros excedentes da quantia de 750:000$000 réis, annualmente entregue ao Thesouro, ao melhoramento das linhas existentes e á construcção de outras.

Figuravam, no orçamento para 1899-1900, 1.052:895$630 réis para as despezas ordinaria e extraordinaria dos caminhos de ferro, achando se manifestamente insufficientes e cerceadas as principaes verbas, totalmente absorvidas, aliás, pela exploração.

Em novembro de 1899, quando entrou em vigor a nova lei, estavam em divida cerca de 94:000$000 réis de materiaes do anno economico anterior e 73:000$000 réis dos quatro mezes decorridos.

Accentuava se a crise da elevação dos preços do carvão.

Os serviços estavam mal dotados e faltos de pessoal.

Pagaram-se as dividas existentes; entrou-se de vez no regimen da pontualidade dos pagamentos; attenderam-se gradualmente as exigen-

www.ocomboio.net

cias do serviço, concedendo-se ao mesmo tempo modestas, mas sensiveis, melhorias de situação a diversas classes de tão benemerente pessoal.

Creou-se a caixa de aposentações e soccorros com importantes subsidios da Administração.

Manteve-se, nas nomeações e promoções do pessoal, a rigorosa observancia dos regulamentos, preparados para assegurar á competencia profissional e aos bons serviços a precedencia a que dão jus.

O seguinte quadro dá ideia do rapido progresso que, mercê de multiplas circumstancias, teem tido os rendimentos das linhas do Estado desde então:

Exercicios	Impostos	Receitas fóra do trafego	Receita do trafego liquida de impostos	Despezas de exploração	Coefficiente de exploração	Receita liquida do Thesouro	Receita do trafego que reverte para fundo especial
1899-1900	136:021$283	41:117$368	1.899:612$034	1.118:154$832	0,588	750:000$000	31:477$202
1900-1901	158:044$365	34:842$448	2.135:727$671	1.157:426$001	0,542	750:000$000	228:301$670
1901-1902	168:590$833	22:963$707	2.331:490$591	1.299:144$283	0,557	750:000$000	282:346$308
1902-1903	178:570$000	82:650$000	2.430:000$000	1.355:278$000	0,557	750:000$000	324:722$000

As receitas de 1902-1903 são calculadas pelas dos oito mezes decorridos, e para os mezes restantes pelas dos correspondentes no anno anterior. As despezas representam egualmente a somma das realisadas e das previstas.

O fundo especial tem tido as seguintes receitas e despezas:

Exercicios	Impostos	Receitas fóra do trafego	Receita liquida do trafego	Venda de terrenos	Juros de deposito e diversos	Total da receita	Despeza
1899-1900	5:351$127	41:117$368	31:477$202	63:603$000	200$630	141:839$327	133:802$217
1900-1901	20:121$809	34:842$448	228:301$670	4:186$515	3:612$637	291:065$079	171:700$063
1901-1902	25:209$221	22:963$704	282:346$308	3:978$871	12:593$841	350:061$074	365:928$811
1902-1903	31:098$000	82:650$000	324:722$000	4:000$000	4:000$000	444:959$296	524:000$000
	81:780$157	181:573$520	866:847$180	73:448$186	20:407$108	1.227:924$776	1.195:431$091

Ao anno de 1902-1903 applica-se observação egual á que foi feita ácerca das receitas e despezas de exploração.

Das quantias despendidas nos tres exercicios findos, 92:710$494 réis representam acquisições de material circulante, 103:221$075 réis obras complementares nas linhas em exploração, e 475:499$522 réis construcção de novas linhas.

Pagaram-se 27:000$000 réis em divida por fornecimento de wagons.

Adquiriram-se sete locomotivas, reconstruiram-se seis e estão encommendadas mais seis *Compound*. Fizeram-se nas officinas cincoenta wagons, compraram-se outros tantos na Belgica, e estão-se fazendo cem, parte nas officinas do Barreiro, parte em fabricas do Porto. Está aberto concurso para vinte e quatro carruagens, e estão-se fazendo dezoito nas officinas do Barreiro. Adquiriu-se um rebocador e uma barcaça de ferro coberta para os transportes fluviaes, e illuminou-se com luz electrica um vapor.

Compraram-se numerosas machinas-ferramentas para as officinas.

Transformaram-se cem wagons, elevando de dez a doze toneladas a sua lotação.

Tem-se adquirido material para a collocação de freios de vacuo em dezoito machinas e trezentas carruagens e wagons do Sul e Sueste, e duzentos encerados.

Substituiram-se seiscentos eixos de duas séries suspeitas.

Foram renovados mais de 60 kilometros de via com carris reforçados entre Barreiro e Vendas Novas e entre Campanhã e Ermezinde.

Foi ampliada e soffreu grande reparação a estação de Lisboa.

Construiram-se armazens no Barreiro e outras estações do Sul, com a superficie de cerca de 7:000 metros quadrados, e outros vão ser construidos. Está sendo feita uma installação para illuminação electrica no Barreiro.

Ampliaram-se varias estações. Construiram-se quatro apeadeiros e concluiu-se outro. Executou-se a parte aproveitavel do alargamento da estação do Barreiro. Levaram-se a effeito importantes modificações da estação de Campanhã, construindo-se novos caes cobertos e descobertos, e reconstruindo-se a cocheira de carruagens. Proseguiu a construcção da estação do Porto, elaborando-se ao mesmo tempo diversos projectos do edificio.

Concluiu-se o troço de Tunes a Poço Barreto com 12 kilometros; construiram-se os de Pias a Moura com 17 kilometros e do Poço Barreto a Portimão com 15 kilometros. Estão em activa construcção 32 kilometros do troço de Faro a Villa Real, e está adeantada a do 1.º lanço do prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

Elaboraram-se projectos do 2.º e 3.º lanços d'esta linha, do troço de Estremoz a Villa Viçosa, de uma estação subsidiaria da de Campanhã, da ampliação da da Alfandega do Porto, e está-se revendo o projecto do troço da Regoa a Villa Real e elaborando os da linha de circumvallação do Porto, dos troços de Tavira a Villa Real e da Estação de Setubal ao Sado, e o da Estação de Lisboa em frente da alfandega.

Taes são, em brevissima e incompleta summula, os resultados auferidos do actual regimen administrativa dos caminhos de ferro do Estado, sem fallar na prompta resolução dos negocios,

www.ocomboio.net

nas boas condições de acquisição de materiaes, no melhor recrutamento do pessoal.

Dos factos enumerados alguns importa pôr em relevo.

De 1899-1900 ao exercicio corrente houve um accrescimo de 530:000$000 réis na receita, ao qual correspondeu o de 235:000$000 réis na despeza, devido em parte á imprescindivel necessidade de dotar convenientemente os serviços, adquirindo materiaes, ampliando quadros, melhorando alguns vencimentos, e no resto á maior intensidade de trafego. A receita kilometrica attingiu 2:809$248 réis e a despeza 1:566$737 réis.

O coefficiente da exploração desceu de 0,588 a 0,557, soffrendo com vantagem o confronto com o das linhas de via larga similares em rendimento, como são as de Cintra-Torres-Figueira-Alfarellos, que em 1901 tiveram a receita kilometrica de 3:250$328 réis, a despeza de 1:990$240 réis, o coefficiente de exploração de 0,61, apesar de não terem o encargo de importantes estações terminaes em difficeis condições de serviço, como Barreiro, Campanhã, Porto e Porto-A, e de numerosos ramaes.

Abriram-se á exploração 44 kilometros, sem sacrificio dos melhoramentos mais necessarios nas linhas existentes, nem das indispensaveis acquisições do material. As receitas do fundo especial elevaram-se de 140:000$000 réis a 445:000$000 réis.

Gostosamente pratico um acto de justiça, tributando á acção perseverante, zelosa e desinteressada do Conselho de Administração e das Direcções dos caminhos de ferro do Estado o merecido louvor.

Outros resultados do regimen devem ser lembrados. Taes são a concessão da linha de Mirandella a Bragança e a proxima construcção da da Regoa a Chaves, que ninguem ousaria emprehender na hora presente se para isso tivesse de inscrever qualquer verba no orçamento geral do Estado, em vez de se recorrer ao fundo especial para a solvencia dos respectivos encargos.

Realisaram-se as previsões feitas ácerca da productividade de prolongamentos que veem trazer o tributo do seu trafego ás linhas principaes; o rendimento kilometrico não só não diminuiu, como vae crescendo rapidamente, o que permitte assegurar eguaes resultados da construcção de outros affluentes apparentemente secundarios. Convem, pois, examinar as faculdades e meios de acção que para isso encontram na lei os poderes publicos.

* * *

Preceitua o decreto de 31 de dezembro de 1864, vigente ainda, embora nem sempre respeitado, que nenhum caminho de ferro se construa ou se conceda sem lei que expressamente o auctorise, salvo as excepções no mesmo decreto previstas. Egual principio se proclama, com razão, no projecto de lei regulador das concessões de vias ferreas, devido á intelligente iniciativa do meu illustre antecessor e pendente ainda de approvação parlamentar. Mal se comprehenderia, com effeito, que não interviesse o

poder legislativo na escolha e delineamento geral de tão importantes vias de communicação, que fazem parte do dominio publico, exigem para serem construidas a expropriação por utilidade publica e constituem, quando concedidas, um monopolio, que deve ser explorado consoante as exigencias do interesse geral.

O decreto de 6 de outubro de 1898 introduziu na nossa legislação o principio não menos salutar do inquerito de utilidade publica, preliminar obrigatorio da classificação das linhas ferreas e mandou estudar e elaborar o plano da viação accelerada nas regiões extremas do paiz, que tem por arterias principaes as linhas exploradas pelo Estado.

A lei de 14 de julho de 1899, além de crear o fundo especial para facilitar a acção directa do Estado, fez appello á iniciativa particular, offerecendo-lhe na base 5.ª auxilios valiosos, representados por isenções de impostos, pela cedencia de parte das receitas creadas pelas novas linhas e auctorisando o Governo a conceder, nas condições n'ella prescriptas, qualquer das linhas da rede complementar.

Depois de cumpridas todas as formalidades legaes, foram decretados os respectivos planos: ao norte do Mondego em 15 de fevereiro de 1900 e ao sul do Tejo em 27 de novembro de 1902.

Das linhas que n'elles figuram póde o Governo fazer, nos termos da base 5.ª já citada, concessões que devem, por obediencia ás boas normas administrativas, ser precedidas de concurso publico. Fóra d'esses termos, indispensavel se torna auctorisação especial, como foi pedida na proposta de lei para a concessão da

garantia de juro ás linhas transmontanas, que deu origem á carta de lei de 24 de maio de 1902.

Pelo que respeita á applicação dos recursos do fundo especial a novas construcções emprehendidas pelo Estado, as prescripções da lei de 14 de julho de 1899 conciliam a conveniente interferencia do poder legislativo com a liberdade de acção administrativa, indispensavel para o aproveitamento do ensejo opportuno á realisação das diversas obras e para a distribuição, por ellas, dos recursos existentes, conforme as circumstancias.

Está o Governo auctorisado a applicar o fundo especial, como capital ou ao serviço de successivas operações de credito, limitadas pelas disponibilidades respectivas.

No regulamento approvado por decreto com força de lei de 2 de novembro de 1899 prescrevem-se as normas que devem ser seguidas para a sua applicação. Não póde esta, porém, recahir na construcção das linhas que não estejam auctorisadas por lei.

Assim, o poder legislativo indica as linhas que devem ter a preferencia e estabelece o limite das quantias que podem ser despendidas. Dentro d'essas auctorisações procede o poder executivo conforme as necessidades e conveniencias de momento, esclarecido pelas informações e propostas do Conselho de Administração, seu delegado.

Na propria lei em que o fundo especial — cujos recursos eram então, para muitos, pouco mais que uma aspiração de duvidosa realidade — foi conferida ao Governo, pela base 4.ª, auctorisação para mandar applicar, dos recursos

www.ocomboio.net

obtidos pelo fundo especial, até á quantia de 3.000:000$000 réis á construcção do ramal de Portimão, dos troços de Pias a Moura, do Barreiro a Cacilhas, de Setubal ao caes da cidade, dos prolongamentos de Faro a Villa Real de Santo Antonio e de Mirandella a Bragança.

Pela alinea *e)* do n.º 1.º da mesma base tornou-se extensiva essa auctorisação a todas as linhas que já tenham sido objecto de qualquer concessão, quer esta tenha caducado, quer venha a caducar, o que permittiu a promulgação do decreto de 18 de fevereiro ultimo, mandando construir por conta do Estado a linha da Regoa a Chaves.

Com as linhas já construidas e com a construcção do 2.º e 3.º lanços do Barreiro a Cacilhas — obra a mais urgente e importante para as linhas do Sul e Sueste e que deve constituir objecto de uma empreitada geral — do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, de Portimão a Lagos e da 1.ª secção da linha da Regoa a Chaves, comprehendida entre a Regoa a Villa Real, ficará por completo esgotada a auctorisação concedida por aquella base.

Importa, pois, amplial-a para deixar livre por novo periodo a acção do Governo e poderem ser por elle attendidas circumstancias occasionaes que tornem particularmente opportuna, em dado momento, a construcção d'este ou d'aquelle troço.

E não se diga que só tem logar nova auctorisação quando a anterior estiver esgotada. Não houvessem sido tão amplas as faculdades concedidas pela base citada, que não se teriam podido attender no momento proprio as legitimas aspirações dos povos de Traz-os-Montes

pela construcção da linha da Regoa a Villa Real. Foi por estar armado com essa auctorisação que o Governo pôde aproveitar a offerta de um valioso subsidio da Camara de Moura e construir um troço de rendimento certo.

Outros exemplos bem frisantes da utilidade de semelhantes auctorisações nos offerece a historia dos nossos caminhos de ferro. O decreto de 14 de junho de 1872, que mandou começar a construcção da linha do Minho, teve o seu fundamento legal na auctorisação concedida, cinco annos antes, pela carta de lei de 2 de julho de 1867.

A carta de lei de 29 de março de 1883 auctorisou o Governo a adjudicar ou a construir por conta do Estado os prolongamentos e complementos, então previstos, das linhas do Sul e Sueste.

Foi essa auctorisação que tornou possivel o começo, em 1898, quinze annos depois, da construcção do ramal de Portimão, quando as representações dos povos do Algarve, feitas por occasião da visita de Suas Magestades áquella provincia, mostraram quanto eram justas as suas aspirações e inadiavel o melhoramento solicitado.

A manifesta exiguidade do limite da quantia que pela base 4.ª da lei de 1893 foi o Governo auctorisado a despender explica-se pela incerteza que offereciam os resultados do regimen que ia ser experimentado. Hoje, porém, que é palpavel a importancia dos recursos do fundo especial, convem accrescentar áquella auctorisação outra mais ampla, sem ser excessivamente lata, que permitta attender as necessidades mais instantes do fomento pela viação accelerada.

Cumpre-me, pois, para justificação da minha proposta, indicar as linhas que julgo merecerem immediata preferencia e fixar o limite da dotação respectiva, em harmonia com as disponibilidades do fundo especial.

* * *

A rede complementar ao norte do Mondego, classificada por decreto de 15 de fevereiro de 1900, comprehende cerca de 1:241 kilometros, sendo 134 apenas de via larga. Figuram n'esse plano as linhas do Valle do Vouga, de Miranda a Bragança, de Guimarães a Fafe e de Valença a Monsão, que estão concedidas, e a da Alfandega do Porto a Leixões, a cargo da Companhia das Docas e Caminhos de Ferro Peninsulares. Excluidas essas, ficam cerca de 964 kilometros por construir ou a conceder.

Por estarem previstas no plano não se segue que seja egualmente necessaria e urgente a sua construcção, que não póde ser emprehendida senão gradualmente e em harmonia com os recursos disponiveis.

Indispensavel é, portanto, estabelecer a ordem de precedencia, o que leva desde logo a adiar a construcção da dispendiosa linha marginal do Douro, das linhas do Pocinho a Villa Franca das Naves, de Tarouca por Vizeu a Mangualde, de Vizeu a Foz-Tua. Eliminando ainda 100 kilometros da linha da Regoa a Chaves, cuja construcção foi decretada, ficariam 577 kilometros, todos de via reduzida, excepto

os 15 kilometros da linha de circumvallação do Porto, o que é ainda empreza demasiado grande para os recursos disponiveis n'um periodo de alguns annos.

A linha do alto Minho (Braga a Monsão), a do Valle do Lima (Vianna a Lindoso) e a de Braga a Guimarães constituem um grupo com 171 kilometros, proximamente, que serve regiões ricas e populosas, que em parte póde aproveitar o leito das estradas. A sua construcção é susceptivel de ser confiada á iniciativa particular mediante os auxilios e vantagens que a lei de 14 de julho de 1899 auctorisou o Governo a conceder, mormente se fôr facultado o emprego das curvas de pequeno raio, que reduz extraordinariamente o custo da construcção em regiões accidentadas, sem offerecer inconvenientes em linhas de segunda ordem, logo que a via seja robusta e o material circulante dotado da conveniente flexibilidade. Não demandam, pois, n'este momento, providencias legislativas para serem construidas.

Está prevista no plano a linha do Valle do Tamega, da Livração por Amarante, Cavez e Vidago, onde entronca na que vae da Regoa a Chaves. Caminho natural de Chaves para o Porto, servindo no seu troço inferior a rica e populosa região do Porto, deveria essa linha ter preferencia, se a circumstancia de servir a linha da Regoa a Chaves uma capital de districto não determinasse a justa precedencia que lhe foi dada. N'esses termos, não se justificaria a construcção de uma linha concorrente, que desviaria, d'aquella, boa parte do trafego que lhe pertence, a não ser n'um futuro, remoto ainda, em que a abundancia de recursos e os progressos

www.ocomboio.net

realisados levem a apertar as malhas da rede. A construcção da linha do Tamega deve, pois, ser limitada á parte comprehendida entre a Livração e Cavez, e feita por conta do Estado.

Identicas razões levam a adiar a construcção do troço entre Cavez e Fafe, destinado a favorecer as relações entre Chaves e o Minho. Seria essa linha uma concorrente das do Tamega e do Corgo para as relações entre Chaves e o Porto, desviando, pois, da da Regoa a Chaves o trafego necessario para compensar os encargos impostos pela sua construcção.

Feitas as eliminações indicadas, ficam, pois, 15 kilometros de via larga, da linha da circumvallação do Porto, e 280 kilometros de via reduzida, representados pelas linhas do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez, da Regoa a Villa Franca das Neves. A sua construcção, nas condições economicas de traçado que convem adoptar, junta á do troço de Villa Real a Chaves (cujo custo não caberia na auctorisação de 14 de julho de 1899 sem prejuizo de outras construcções inadiaveis na rede do sul), representaria um dispendio de cerca de 5.800:000$000 réis, que tem de ser dividido por um periodo um pouco mais largo do que seria para desejar.

Analysemos agora a rede ao sul do Tejo decretada em 27 de novembro de 1902. Figuram n'ella cerca de 768 kilometros de linhas por construir. Excluindo os troços do Barreiro a Cacilhas, de Faro a Villa Real, de Vendas Novas a Sant'Anna e de Portimão a Lagos, em construcção, ficam 614 kilometros, dos quaes deve ser eliminada a linha de Cezimbra, que, pelo seu caracter de linha suburbana com trafego certo, póde ser confiada á iniciativa particular e concedida nos termos da base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899.

As linhas do baixo Alemtejo (Casevel ou Garvão ao Pomarão) e do Guadiana (Evora ao Pomarão), com excepção do lanço de Evora a Reguengos, uteis, sem duvida, só tarde poderão ser construidas, depois de attendidas outras necessidades mais instantes.

Feitas as eliminações indicadas, ficam, pois, 348 kilometros das linhas do Sado e seu ramal para Sines, de Ponte do Sor, de Estremoz a Villa Viçosa e de Evora a Reguengos, todas de via larga e de facil construcção, e que devem todas ser construidas e exploradas pelo Estado, visto serem prolongamentos das linhas em exploração. Custariam essas linhas cerca de 4.300:000$000 réis, não incluindo o material circulante.

* * *

Estabelecida a precedencia para certas linhas, convem justificar mais minuciosamente a construcção de cada uma d'ellas.

Linha de circumvallação do Porto. — Mede 15 kilometros, proximamente, sem difficuldades de construcção. Assegura nas melhores condições a ligação das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões, indispensavel para a exploração de importantes jazigos mineiros e reclamada pelas conveniencias do trafego, desempenhando ao mesmo tempo importante papel como linha suburbana do Porto. A estação de entroncamento, já projectada, é ao mesmo

tempo subsidiaria da de Campanhã, cuja insufficiencia supre, recebendo em deposito o material e permittindo a facil e desafogada composição e decomposição de comboios. E' assim, juntamente com o troço da Alfandega a Leixões, cuja construcção incumbe á Companhia das Docas e dos Caminhos de Ferro Peninsulares, o mais importante complemento das linhas do Minho e Douro.

Não é intenção do Governo contrariar as aspirações do commercio do Porto, que julga dever ser dada a precedencia ao prolongamento do ramal da Alfandega, sendo louvavel a iniciativa da Associação Commercial d'aquella cidade, que para salvaguarda dos interesses confiados á sua solicitude se promptifica a tomar sobre si a construcção d'esse prolongamento, se pela Companhia das Docas não fôr levada a effeito.

Não se torna por esse facto dispensavel a linha de circumvallação, tanto mais que, pelas condições difficeis da sua construcção, não póde o ramal da Alfandega ter segunda via, quando o desenvolvimento futuro da rede o exija, nem a estação de Campanhã, sua origem, comporta o movimento a que dará logar o prolongamento a Leixões, se entrarem em exploração importantes jazigos mineiros como os de Roboredo.

Foram essas considerações que levaram a Commissão technica de 1898 a contar, no seu plano, com as duas ligações indicadas das linhas do Minho e Douro com o porto de Leixões. Contra esse alvitre nenhuma reclamação foi formulada no inquerito a que se procedeu. No plano decretado em 15 de fevereiro de 1900 foram, pois, incluidas ambas com justificada razão. O que é urgente é que uma se construa

quanto antes. Desde que a iniciativa local toma sobre si a construcção do lanço da Alfandega a Leixões, cumpre aos poderes publicos aproveitar essa boa disposição, facultando-lhe os meios de ser posta em pratica.

Isso não dispensa, porém, a auctorisação legal para a construcção da linha de circumvallação, por dois motivos. E' imprescindivel a estação de entroncamento para desafogar o serviço na de Campanhã. Antes que o desenvolvimento da parte suburbana da cidade dê logar a construcções na faixa a occupar e á sua valorisação, o que tornaria mais tarde sobremodo dispendiosas as acquisições de terreno, convem fazer as expropriações até Leixões, muito embora se não proceda á construcção da linha antes de ligada a Alfandega com aquelle porto.

Por essa fórma ficam salvaguardados os interesses do Estado e attendidas as conveniencias do commercio do Porto.

Linha do Pocinho a Miranda. — Mede cerca de 120 kilometros. Serve uma extensa e importante zona de Traz-os-Montes, susceptivel de grande progresso agricola, privada quasi por completo de vias de communicação, pois quasi não ha n'ella estradas, e constituida pelos concelhos de Moncorvo, Freixo de Espada-á-Cinta, Mogadouro, parte do de Villa Flor, Alfandega da Fé, Vimioso e Miranda do Douro, com perto de 300:000 hectares de superficie e 70:000 almas de população. A sua construcção tornará possivel a exploração dos jazigos ferriferos de Roboredo, das pedreiras de marmores e alabastros de Vimioso e das numerosas minas de estanho, de wolfram e outras, existentes na região. Foi esta linha projectada para via larga e

www.ocomboio.net

assim proposta em 1 de junho de 1888, quando um dos ministros de mais rasgada iniciativa, que deixou o seu nome vinculado á diffusão do ensino agricola e industrial e a outras emprezas de fomento, o conselheiro Emygdio Navarro, depois de haver mandado estudar a rede ao norte do Mondego, propôz á Camara a sua construcção.

Tinha-se então em vista chamar trafego á linha do Douro, pondo o Porto em faceis relações com a provincia de Zamora e as que se lhe seguem ao norte do visinho reino, e permittir o transporte, sem baldeações, dos minerios de Roboredo.

Sem aquilatar a importancia do trafego internacional previsto, que nas outras ligações da nossa rede ferro-viaria com a de Hespanha não tem correspondido ás previsões formuladas, lembrarei que o decreto de 15 de fevereiro de 1900, firmando-se nos pareceres da Commissão Superior de Guerra e do Conselho Technico de Obras Publicas, classificou de via reduzida a linha do Pocinho a Miranda, com justificado motivo.

E', com effeito, tão elevado o custo kilometrico dos primeiros 33 kilometros, orçado em 49:000$000 réis (insufficientes hoje em vista da differença dos cambios para os de 1887) e devido ás difficuldades da subida para Moncorvo, que se torna quasi impeditivo da construcção da linha. Com a via de 1 metro, adoptando os raios minimos de curvas que ella comporta, essas difficuldades desapparecem. A linha adquire flexibilidade, que lhe permitte, não só adaptar-se aos accidentes do terreno, colleando sem obras de arte de vulto pelas encostas até attingir o

planalto, como tambem ir servir com as suas ramificações todos os pontos do vasto jazigo de Roboredo, poupando ali baldeações de minerio, que são transferidas para a margem direita do Douro, onde as condições locaes permittem fazel-a rapida e economicamente.

Basta para isso deixar a estação do Pocinho para o trafego geral e prolongar a via larga até uma estação privativa da baldeação de minerios na outra margem do Douro, onde o material das minas póde vir effectual-a nas melhores condições.

As outras secções da linha são facilimas, e se para via larga eram orçadas em 14:000$000 réis por kilometro, menor ainda será o seu custo para via reduzida.

Demais, a baldeação exigida pela differença de largura de via não é obstaculo ao trafego internacional que se possa chamar á linha. Convem não exagerar o onus resultante d'essa operação, que póde corresponder a um excesso de percurso de 12 kilometros pelo augmento de despeza de transporte occasionado pelas duas baldeações nos extremos da linha.

E' acaso essa baldeação obstaculo ao intenso trafego da linha de Guimarães? Pois não ha baldeação na fronteira franceza? Não esqueçamos que o optimo (se optima é uma solução condemnavel sob o ponto de vista militar) é inimigo do bom. Accommodemos, pois, a linha do Pocinho aos nossos recursos, construindo-a economicamente. O custo médio da via estreita não deverá exceder 15:000$000 réis por kilometro.

O rendimento bruto inicial está calculado com segurança, *abstrahindo do trafego de minerios e alabastros*, em cerca de 700$000 réis por

kilometro, o que para 120 kilometros perfaz 84:000$000 réis.

Se attendermos ao longo percurso do trafego affluente á linha do Douro a 175 kilometros do Porto, e a que a relação entre o rendimento n'esta produzido pelo tributo das linhas de Guimarães e Foz Tua e os d'essas linhas, tributarias a 26 e 143 kilometros do Porto, é respectivamente de 0,8 e 1.4 (1), poderemos fixar em 1.70 essa relação para a linha do Pocinho, o que corresponde ao rendimento de 143:000$000 réis na linha do Douro ou 85:000$000 réis de rendimento liquido, sem falar nos impostos que representam cerca de 17:000$000 réis.

Por modestas que sejam as previsões, não se póde attribuir menos de 100$000 réis de rendimento liquido por kilometro á nova linha, conclusão corroborada pelo exame das estatisticas relativas ao periodo inicial de outras linhas de via reduzida do Paiz. Haverá, pois, mais de 100:000$000 réis dos rendimentos enunciados para occorrer aos encargos de um capital de 1.800:000$000 réis.

Se a exploração das minas e pedreiras se desenvolver, como é provavel, o rendimento por ella determinado, que nas linhas do Douro virá juntar-se ao do trafego ordinario, será consideravel.

(1) De 1892 a 1901 o rendimento proprio das linhas de Guimarães e Foz-Tua a Mirandella foi de 760:238$976 réis e 426:705$725 réis; o rendimento determinado nas linhas do Minho e Douro pelo seu trafego attingiu respectivamente 583:054$875 réis e 595:694$450 réis.

Impõe-se, portanto, a construcção da linha do Pocinho a Miranda, acto de justiça praticado para com a região mais desfavorecida do Paiz, que o espera pacientemente ha quinze annos e que bem merece a solicitude dos poderes publicos.

Livração a Cavez. — Os concelhos de Amarante, Celorico, Mondim e Cabeceiras de Basto, ricos e populosos, reclamam com razão os beneficios da viação accelerada, promptificando-se até as camaras de Amarante e Celorico a contribuir com valiosos subsidios para a construcção da linha ferrea que os deve servir. Limitada a Cavez, nas proximidades da estrada de Guimarães a Villa Pouca de Aguiar, que lhe traz o trafego da zona tributaria de ambas as margens do Tamega, esse troço, de cerca de 40 kilometros de extensão, construido em condições technicas que barateiem o seu custo, é um valioso affluente da linha do Douro a 59 kilometros do Porto, sem dar logar a desvios de trafego da linha da Regoa a Chaves, visto não ser prolongado até se ligar com ella.

D'este modo a linha da Regoa não soffre concorrencia nociva, e os troços de Guimarães a Fafe e de Livração a Cavez, completados na sua acção pelas estradas, servem cabalmente a importante região de Basto, aguardando época, ainda afastada, em que, sem onus para o Estado, convenha completar essa parte de rede, ligando entre si as tres linhas.

A da Livração a Cavez, pela sua pequena extensão e pelas relações que de futuro terá com a da Regoa a Chaves, deve ser construida pelo Estado quando haja opportunidade. O seu custo deverá orçar por 600:000$000 réis. Pare-

www.ocomboio.net

ceu-me, pois, conveniente incluil a entre as que o Governo fique auctorisado a construir.

Villa Real a Chaves. — Está o Governo auctorisado a construir a linha da Regoa a Chaves. Na quantia auctorisada pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899 cabe, quando muito, o custo da secção da Regoa a Villa Real. Por isso tem de se contar, em nova auctorisação, com esta linha.

Regoa a Villa Franca das Naves. — Esta linha, com 120 kilometros, serve Lamego, Tarouca, Mondim, Leomil, Moimenta, Sernancelhe e Trancoso e facilita consideravelmente as relações da Beira com o Douro e Traz-os-Montes, o que torna importante o trafego de transito que a percorrerá em toda a sua extensão.

Determinará na linha do Douro rendimento egual ao seu proprio, insufficiente todavia para o encargo da sua construcção, cujo custo, em condições economicas, póde ser estimado em cerca de 1.800:000$000 réis.

A construcção d'esta linha, ou pelo menos dos seus primeiros lanços, prolongamento da da Regoa a Chaves, impõe-se logo que, attendidas outras necessidades mais instantes, as disponibilidades do fundo especial a comportem.

Não convem entregar a uma empreza concessionaria esta linha, que deve ficar na posse do Estado para assegurar as relações das linhas do Minho e Douro com as da Beira Alta e Beira Baixa.

Linha do Sado e seu ramal para Sines. — O Valle do Sado é uma das regiões mais ricas do sul e mais susceptivel de desenvolvimento agricola, logo que cesse a falta de communicações com que lucta. Existem ali innumeros jazigos mineiros, muitos d'elles, como os da Caveira e do Louzal, de grande possança, que é impossivel explorar por causa da carestia dos fretes. Os concessionarios d'essas minas estão promptos a contribuir, quanto em si caiba, para modificar tão deploravel situação.

Caminho natural do Algarve, a linha do Sado encurta perto de 70 kilometros no percurso para aquella provincia, dando, no consideravel augmento do trafego, que hoje foge ao caminho de ferro, sobeja compensação do desvio d'este da linha do sul entre Garvão e o Pinhal Novo.

Põe os portos de Setubal e Sines em relações com toda a região que os deve utilisar.

As camaras municipaes de Setubal, Alcacer, Grandola e S. Thiago do Cacem offereceram valiosos subsidios para a sua construcção.

A linha deve ser de via larga, tendo 130 kilometros e o seu ramal cerca de 55, de facil construcção, havendo apenas, dignas de nota, algumas pontes a construir, e podendo estimar-se em 2.300:000$000 réis.

E' a linha mais importante e necessaria no sul, depois dos troços actualmente em construcção. São enormes o seu alcance economico e a efficacia da sua acção de fomento. Não hesitei, pois, em propôr a sua construcção pelo Estado, em cuja posse deve ficar.

Linha de Ponte de Sor. — De construcção facilima, com 100 kilometros, póde ser estimada em 1.300:000$000 réis, construida em condições economicas, por troços successivos.

E' a mais conveniente ligação entre o sul do Paiz e o norte, a Beira Baixa e a Hespanha, ficando a sua inserção na de Leste entre Abrantes

e Torre das Vargens. Vae servir uma vasta região, constituida pelos concelhos de Arraiolos, Aviz, Mora e Ponte de Sor, quasi privada, além de Arraiolos, de vias de communicação. Satisfaz uma necessidade reconhecida ha muito pelos poderes publicos, pois que em todas as leis relativas ás linhas do sul, de 23 de maio de 1864, de 25 de janeiro de 1866, de 6 de maio de 1878 e de 23 de março de 1883 foi incluida a ligação das linhas de Evora e de Leste entre os pontos mais convenientes, e esses pontos foram fixados pelo inquerito e pelo voto das corporações consultivas antes da promulgação do decreto de 27 de novembro de 1902.

Logo que seja construida até Mora, desempenhará importante funcção de fomento. E' ocioso ponderar a indispensabilidade de manter na posse do Estado tão valioso complemento das linhas do Sul e Sueste.

Evora a Reguengos. — Este primeiro troço da linha do Guadiana mede 40 kilometros de construcção facilima, para a qual a Camara de Reguengos offereceu importante subsidio, e que é uma das linhas mais baratas a construir.

A importancia dos concelhos de Portel, Redondo, Reguengos e Mourão, por ella beneficiados, e ainda o trafego da região limitrophe da Hespanha, attrahido ás nossas linhas pela facilidade de communicações, justificam a sua construcção, quando houver opportunidade, convindo, pois, incluil-o no numero das linhas complementares que merecem precedencia. Poderá custar cerca de 400:000$000 réis.

Estremoz a Villa Viçosa. — Mede 23 kilometros e está orçada em 300:000$000 réis. Traz, a 169 kilometros de Lisboa, ás linhas em

exploração, o tributo do seu trafego, proveniente dos ricos e populosos concelhos de Estremoz, Borba, Villa Viçosa e Alandroal, que offerecem subsidios valiosos.

Nenhum obstaculo legal se oppõe á sua construcção. Não sendo, com effeito, a linha de Evora — que tem por pontos extremos Casa Branca e Elvas — parallela ao troço da de Leste, comprehendido entre o Entroncamento e Elvas, assiste ao Governo o direito de a prolongar para dentro da zona de 40 kilometros, garantida á Companhia Real pelo artigo 34.º do contracto de 12 de setembro de 1859, approvado por carta de lei de 5 de maio de 1860, direito expressamente reservado no artigo 35.º do mesmo contracto. Não póde ser invocada em contrario a portaria de 9 de abril de 1862, acto gracioso e suspensivo apenas do exercicio d'esse direito, determinado pelas apprehensões de então ácerca do desvio do trafego internacional sobre Lisboa. Nem uma simples portaria póde revogar as clausulas de um contracto approvado por uma lei, nem as circumstancias são as mesmas depois da construcção das linhas de Caceres, da Beira Alta e da Beira Baixa. Demais, a portaria, quando se lhe attribuisse valor juridico, que não tem, não póde prevalecer contra as cartas de lei de 6 de maio de 1878 e 23 de março de 1883, as quaes prescreveram o prolongamento da linha de Evora até á linha de Leste, entre os pontos que fossem escolhidos no projecto, e revogando a legislação em contrario, derogaram, *ipso facto*, a citada portaria.

O accordão, de 7 de agosto de 1880, do Tribunal Arbitral encarregado de julgar a reclamação relativa á construcção do troço da Pam-

www.ocomboio.net

pilhosa á Figueira, que era capitulado de parallelo á linha do Norte, fixou os caracteristicos da linha parallela, que não póde ser construida dentro das zonas privilegiadas, definindo como tal «a linha que dentro da zona de exploração de outra segue, *no seu percurso total*, a mesma direcção d'ella.» Judiciosamente se pondera no referido accordão que «póde uma linha seguir em sentido parallelo a outra uma certa extensão, e todavia ser considerada como linha divergente, *porque a identidade das direcções geraes das linhas é que determina o parallelismo.*»

E' pois indiscutivel o direito do Governo a prolongar até Villa Viçosa uma linha que converge para a de Leste para entroncar n'ella. E desde que por motivos de ordem economica a construcção do lanço de Estremoz a Villa Viçosa se justifica, nenhum motivo ha para a adiar.

Estações do Porto e de Lisboa. — O edificio da estação terminus do Porto, cuja plataforma está quasi concluida, permittirá, logo que seja construido, o estabelecimento do serviço de pequena velocidade n'aquella estação, do que resultará importante rendimento, além do incremento que no de grande velocidade determinarão as commodidades offerecidas ao publico em edificio digno da cidade a que é destinado.

O mesmo se póde dizer da estação do Sul e Sueste em Lisboa. A modestissima installação provisoria junto do Arsenal da Marinha não comporta o serviço a que é destinada. Urge, pois, substituil-a por uma estação definitiva, adequada á sua funcção.

Está escolhido o local em frente da Alfandega, nem outro ha mais central e em condições de ser ligado com as linhas da Companhia Real, bastando, para o aproveitar, substituir, de accordo com o empreiteiro das obras do porto de Lisboa, o typo de revestimento do aterro, acceito pela sentença do Tribunal Arbitral, por um muro accessivel a embarcações que não demandem grande calado de agua, ficando a differença do custo a cargo do fundo especial dos caminhos de ferro.

Uma e outra estação devem ser consideradas obras complementares das linhas em exploração, não carecendo pois o Governo de auctorisação especial para as construir.

Prolongamento do ramal de Setubal á margem do Sado. — Este troço de 1 kilometro de extensão deve fazer parte da linha do Sado, e a sua immediata construcção, auctorisada pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, é facilitada pelo subsidio de 40:000$000 réis com que a Camara de Setubal concorre. Concluido e approvado que esteja o projecto, poderá, pois, ser construido sem necessidade de nova providencia legislativa.

* * *

O empenho de construir caminhos de ferro não deve fazer esquecer a necessidade de dar accesso ás estações pela construcção das estradas que as servem.

E' lamentavel ainda, sob esse ponto de vista, a situação de muitas estações dos caminhos de ferro do Estado, como o demonstram os rela-

torios sobre o assumpto, apresentados pelo Conselho de Administração e publicados no *Diario do Governo* n.º 60, de 17 do mez findo.

A lei de 14 de julho de 1899 prescreve, no § 2.º da base 4.ª, que se mandem construir, de preferencia a quaesquer outras, «as estradas que liguem os centros de população e producção agricola e industrial do paiz com os caminhos de ferro, e os meios de communicação entre as duas margens do Douro em frente das estações do caminho de ferro.»

Em obediencia a esse preceito foi contractada a construcção da ponte do Pinhão, e vae sel-o a do Pocinho, logo que esteja approvado o respectivo projecto, e alguns lanços de estradas teem sido construidos.

A escassez da verba respectiva do orçamento, que tem de ser dividida por todos os districtos do Paiz, não tem permittido, porém, dar o conveniente desenvolvimento á construcção das estradas que servem as estações das linhas do Estado, cujo rendimento está longe de attingir as proporções de que é susceptivel pelo atraso da viação ordinaria.

Boa e fructuosa providencia será, pois, a applicação de parte dos recursos do fundo especial á solvencia dos encargos da construcção das estradas mais necessarias, encargos que serão compensados pelo augmento de trafego que a facilidade de communicações determina. A preferencia dos lanços a construir deverá ser baseada no estudo das condições do trafego.

Importa, porém, que essa providencia não constitua precedente para serem desviadas mais tarde as receitas do fundo especial do fim restricto e bem determinado para que foi instituido, e applicadas a outras obras, embora de incontestavel utilidade. Muito ha que fazer para apertar as malhas da rede ferro-viaria do Paiz. Deve, por isso, ser intangivel o fundo destinado a occorrer aos respectivos encargos.

Limitados á extensão maxima de 10 kilometros a partir das estações, os lanços de estrada que se haja de construir por conta do fundo especial bem podem ser considerados obras complementares das linhas respectivas. Estações sem accesso, estações sem trafego. Dentro d'esse limite e da verba de 500:000$000 réis cabem as principaes serventias das estações das linhas do Estado, cuja falta tanto se faz sentir.

Hoje, que as estradas de mais activa circulação estão construidas, não será ocioso attender ao muito que nos falta fazer n'outras menos importantes, ao accidentado do terreno e á modestia de recursos de que dispômos, adaptando, por uma economia judiciosa, o instrumento á sua modesta funcção e as estradas ás condições locaes, reduzindo-lhes, onde não haja inconveniente, a largura, e elevando um pouco as inclinações até o limite admittido para a viação municipal, como foi, aliás, determinado em portaria de 10 de setembro de 1886. O essencial é que se construam e se mantenham em boa conservação.

Sigamos n'esse ponto os exemplos da Suissa, modelo de boa administração. Os alcantis das suas montanhas não permittiriam, sem enorme dispendio, a construcção de estradas largas e de inclinações suaves. Renuncia-se, pois, ali ao luxo d'essas condições technicas, para as ter por toda a parte modestamente construidas e optimamente conservadas.

www.ocomboio.net

Se por conta do fundo especial se despendessem, portanto, cerca de 500:000$000 réis n'essas condições, poder-se-hiam construir perto de 150 kilometros de estradas e remediar assim, em poucos annos, lamentaveis lacunas, augmentando o rendimento das linhas do Estado e alliviando o Thesouro do encargo d'aquellas construcções.

* * *

Avaliamos em perto de 8.300:000$000 réis o custo da construcção directa das linhas mais necessarias, que não convem que façam objecto de concessões. A essa quantia devem-se juntar 500:000$000 réis para estradas e 2.500:000$000 réis para a conclusão dos prolongamentos de Faro a Villa Real, do Barreiro a Cacilhas, de Portimão a Lagos, e para a construcção do troço da Regoa a Villa Real. Se contarmos ainda com o capital necessario para a construcção directa da linha do Pocinho a Miranda, chegaremos ao total de 13.100:000$000 réis.

Segue-se naturalmente o computo dos recursos provaveis do fundo especial para se poderem avaliar os encargos que n'um periodo de oito a dez annos comportaria.

A receita respectiva no corrente anno economico deve ser de 445:000$000 réis, pelo menos. No proximo anno já fazem sentir a sua influencia durante todo elle os lanços de Pias a Moura e de Silves a Portimão, ultimamente abertos á exploração. No proximo verão deve-se

abrir o lanço de Faro a Olhão, ao qual se seguirão rapidamente os seguintes do prolongamento de Faro a Villa Real, todos sobremodo rendosos, não só pelo trafego regional, como por serem a continuação de 340 kilometros de linha entre Lisboa e Faro, na qual o affluxo do trafego determina consideravel rendimento, podendo-se prognosticar com segurança que, aberta até Villa Real, o fundo especial terá mais 50:000$000 réis de receita annual.

O prolongamento do Barreiro a Cacilhas — que deve ser construido n'um praso de quatro annos, mas que em pouco mais de dois permittirá transferir, para uma ligeira installação provisoria junto de Cacilhas, o serviço de passageiros e recovagens — transformará completamente as condições de exploração das linhas do Sul, obviará a possiveis desvios do trafego e determinará augmento consideravel de receita, não inferior a 90:000$000 réis, sobejamente remunerador da obra a fazer. Basta lembrar as facilidades offerecidas ao embarque de minerios, que hoje custa 500 réis por tonelada no Barreiro.

Todas as linhas complementares, que veem trazer o seu trafego ás linhas principaes, contribuem mais ou menos para lhes avolumar o rendimento.

Assim, foram calculados em 40:400$000 e 35:000$000 réis, com toda a segurança, pelo meu illustre antecessor, no proficiente relatorio da sua proposta de lei de 24 de abril de 1902, os augmentos de receita do fundo especial, devidos ás linhas de Mirandella a Bragança e da Regoa a Chaves, ás quaes não foi attribuido, por prudencia, rendimento liquido proprio, hypothese que seguramente se não verificará.

Póde, pois, uma linha complementar ter rendimento proprio pouco superior ás despezas de exploração; para lhe avaliar os encargos, importa não esquecer o seu principal rendimento, produzido nas linhas de que é affluente.

Não se deve tambem deixar de ter em conta o constante e rapido crescimento das receitas das linhas já exploradas, que mesmo sem continuar a assumir as proporções que teem tido n'estes ultimos annos, e independentemente do tributo das novas linhas, ha de ser bastante sensivel.

Haja vista a importancia d'esse crescimento nos dez annos decorridos de 1893 a 1902, que resulta da seguinte nota do rendimento do trafego, *liquido de impostos*.

Annos	Sul e Sueste	Minho e Douro	Total
1893	685:318$874	912:707$150	1.598:026$024
1894	698:396$146	919:305$441	1.617:701$587
1895	694:445$413	978:667$052	1.673:112$465
1896	723:739$154	1.055:072$420	1.778:811$574
1897	806:889$590	1.049:846$869	1.856:736$459
1898	862:254$005	1.043:510$825	1.905:764$830
1899	864:518$981	1.051:558$752	1.916:077$733
1900	914:018$441	1.166:475$032	2.080:493$473
1901	1.023:120$241	1.208:458$710	2.231:578$951
1902	1.148:946$389	1.272:025$305	2.420:971$694

Durante este decennio apenas se abriram á exploração a estação central do Porto e 18 kilometros do ramal de Portimão. O augmento da receita, de 832:945$670 réis, ao qual corresponde a média annual de 82:300$000 réis, proximamente, foi, pois, devido ao crescimento do trafego.

E não se diga que já não é grande a elasticidade d'esse rendimento. Faltam, não só muitas linhas tributarias, como as estradas de accesso das estações e pontes sobre o Douro, cuja construcção determinará consideravel augmento de trafego.

Os calculos, feitos com todo o escrupulo e sem illusões optimistas, permittem assegurar que é possivel fazer attingir em oito a dez annos o rendimento de 1.100:000$000 a 1.200:000$000 réis ao fundo especial, que em quatro annos subiu de 140:000$000 a 445:000$000 réis, sem ter quasi novas linhas tributarias.

Destinando ás obras novas nas linhas em exploração e á acquisição de material circulante 300:000$000 réis por anno, em média, o que representa 3.000:000$000 réis em dez annos, ficariam 5.000:000$000 réis, sufficientes para a somma dos encargos, durante dez annos, de juro e amortisação a 6,5 % de 15.000:000$000 réis, levantados por prestações eguaes durante esse periodo. No fim d'elle, o encargo annual seria de 975:000$000 réis.

Grande é, portanto, a capacidade do fundo especial, o que não quer dizer que não deva haver a maxima parcimonia e prudencia no recurso ao credito, e que não fiquemos muito áquem do limite por ella imposto.

Prudencia não é, porém, a timidez, e timidez condemnavel seria a que desaproveitasse recursos certos e ensejo opportuno para melhorar gradualmente as condições economicas do Paiz sem lhe pedir o minimo sacrificio.

O meio termo é aconselhado pelo senso pra-

www.ocomboio.net

tico. Convem, pois, ir gradualmente applicando os recursos do fundo especial, parte ao pagamento immediato das obras, construcções e material circulante a que é destinado, parte a successivas operações de credito, cuja importancia e opportunidade serão pautadas pelas disponibilidades do mesmo fundo e pelas circumstancias do mercado. Nem com outro fim elle foi instituido. Não o aproveitar cabalmente equivale a rasgar a benefica lei de 14 de julho de 1899. A divisão da despeza por troços successivos de varias linhas, facilita a accommodação da actividade dos trabalhos aos recursos disponiveis, alargando-a ou restringindo-a conforme as exigencias de momento, de modo que haja sempre a certeza absoluta de serem religiosamente satisfeitos os compromissos contrahidos, sem avolumar os encargos geraes do Thesouro.

Conquistada a confiança do publico, um papel especial de obrigações de caminhos de ferro, lançado prudentemente no mercado por successivas emissões, poderá ter facil collocação, conseguindo-se até, porventura, que seja acceito em pagamento parcial ou total de expropriações e trabalhos e fornecimentos, necessarios á construcção das linhas.

O ponto está em que haja plano perseverantemente executado, constancia na adopção de boas normas administrativas, estabilidade de regimen em que essa confiança se baseie.

Supponha-se que em dez annos se despendem os 13.100:000$000 réis calculados em novas construcções e que a somma dos rendimentos disponiveis do fundo especial durante esse periodo é de 5.000:000$000 réis, depois de pago o material circulante e as obras com-

plementares. Admittindo a taxa de 6,5 % para juro e amortisação, será, chamando x á somma das quantias que devem ser obtidas em dez prestações eguaes por operações de credito, cujos encargos de juro e amortisação durante o periodo considerado sommarão 0,325 x:

$$5.000:000\$000 - 0{,}325\ x = 13.100:000\$000 - x$$
$$x = 12.000:000\$000$$

Dos 5.000:000$000 réis do fundo especial, 3.900:000$000 réis serão absorvidos pelos juros e amortisações e os 1.200:000$000 réis restantes, juntos aos 12.000:000$000 réis pedidos ao credito, perfazem os 13.100:000$000 réis previstos. No fim do periodo o encargo annual de juro e amortisação será de 780:000$000 réis, ficando, pois, disponiveis perto de 400:000$000 réis da receita annual do fundo especial. Novo estadio poderá, pois, ser percorrido, construindo-se n'outro periodo, pelo mesmo systema, novo grupo de linhas.

Se limitarmos a 7.000:000$000 réis a auctorisação para novas construcções, juntando-lhe os 2.500:000$000 réis necessarios para esgotar a auctorisação anterior e 500:000$000 réis para estradas, o dispendio total será de 10.000:000$000 réis. Haverá que pedir ao credito por operações successivas 7.407:000$000 réis, sahindo do fundo especial os 2.593:000$000 réis restantes, bem como os 2.407:000$000 réis da somma dos juros e amortisação durante dez annos. O encargo annual será, no fim do periodo, de 481:000$000 réis, ficando mais de 500:000$000 réis livres para novo emprehendimento.

Se o periodo considerado fôr de oito annos,

haverá que pedir ao credito 8.108:000$000 réis, cujos encargos, sahidos do fundo especial, sommarão 2.108:000$000 réis, contribuindo o fundo especial com 1.892:000$000 réis para perfazer os 10.000:000$000 réis dispendidos.

Essa quantia é inferior ao dispendio de 13.100:000$000 réis exigido pelas construcções que o Governo ficará auctorisado a emprehender. O mesmo succedeu, porém, ao limite de 3.000:000$000 réis, estabelecido na base 4.ª para a construcção de linhas cujo custo o excedia em muito em vista da latitude da alinea *e)* da mesma base, relativa ás concessões caducadas ou que venham a caducar, tanto assim que não cabe n'elle o custo total da linha da Regoa a Chaves.

Das linhas propostas, serão construidos gradualmente os lanços mais necessarios, embora nem todas se completem logo, em harmonia com os recursos disponiveis e com as regras de justiça distributiva e ainda com os interesses da agricultura, que seria prejudicada por uma repentina crise de salarios devida ao excessivo desenvolvimento de trabalhos de construcção de linhas n'uma dada região.

Pede a prudencia que se preveja a possibilidade de uma depressão accidental das receitas, de modo que esteja sempre garantida a solvencia dos compromissos tomados. Occorre naturalmente o alvitre de se adiar a entrega de alguma ou algumas prestações da receita liquida, mensalmente transferida para o Thesouro, recahindo sobre o fundo especial o onus respectivo do supprimento a que essa demora dê logar, de modo que nenhum encargo advenha ao Thesouro.

Convem ainda fazer reverter para o fundo especial os augmentos dos impostos de transito e sello nas linhas do Sul e Sueste em relação á quantia que no ultimo exercicio foi entregue ao Thesouro. Estabelece-se assim a uniformidade de regimen de impostos nos dois grupos de linhas do Estado e compensam-se, em parte, sem sacrificio actual do Thesouro, os encargos resultantes, para o mesmo fundo, da construcção dos lanços de estrada, que devia ser, em rigor, custeada pela dotação das estradas.

No exercicio de 1901-1902 o producto total dos impostos n'aquellas linhas foi de 71:998$660 réis, sendo 2:248$517 réis do ramal de Portimão, que nos termos da lei de 14 de julho de 1899 pertencem ao fundo especial, e 69:750$143 réis que foram entregues ao Thesouro.

E' esta a quantia que ficará sendo entregue para o deante em cada anno, revertendo os augmentos para o fundo especial.

* * *

Alonguei, demasiado talvez, a exposição justificativa dos fundamentos da minha proposta. Assim o pediam a importancia e a complexidade do assumpto e o dever que me impuz de subministrar os necessarios elementos para a sua apreciação.

Antes de lhe dar a fórma definitiva, quiz ouvir sobre ella o auctorisado parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, com cujas ponderações me conformei.

www.ocomboio.net

Mais uma vez accentuarei, para findar, que se não pede o minimo sacrificio ao contribuinte, nem se determinam novos encargos que venham sobrecarregar o orçamento geral do Estado no momento em que se procede á sua rigorosa revisão. Trata-se apenas de facultar ao Governo os meios de tirar, do systema creado pela lei de 14 de julho de 1899, os fructos de que é susceptivel, como o demonstram os resultados já obtidos.

Dando um vigoroso impulso á construcção dos caminhos de ferro e das estradas que os servem, augmentaremos a riqueza publica, e, portanto, os redditos do Thesouro.

Tenhamos fé, senhores, nos recursos do paiz e no progresso economico de que é susceptivel, se forem judiciosamente aproveitados. Foi essa fé que me levou a elaborar e submetter á vossa esclarecida e patriotica apreciação a seguinte

Proposta de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo:

1.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado — sem prejuizo da auctorisação conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, nem da execução das obras complementares das linhas em exploração e da acquisição do material circulante necessario — até á quantia de 7.000:000$000 réis á construcção, por troços successivos, das seguintes linhas complementares e tributarias das do Estado,

classificadas por decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902:

a) Lanço da linha de Evora, comprehendido entre Estremoz e Villa Viçosa;

b) Lanços da linha da Regoa a Chaves e á fronteira, comprehendidos entre Villa Real e a fronteira;

c) Linha do Sado e seu ramal para Sines;

d) Linha do Pocinho a Miranda;

e) Linha de Ponte de Sor;

f) Primeiro troço da linha do Tamega, comprehendido entre a Livração e proximidades de Cavez;

g) Primeiro troço da linha do Guadiana, comprehendido entre Evora e Reguengos;

h) Linha da Regoa a Villa Franca das Naves;

i) Linha de circumvallação do Porto, do kilometro 2,5 da linha do Minho a Leixões.

2.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos do fundo especial de caminhos de ferro, até á quantia de 500:000$000 réis á construcção dos lanços de estradas de accesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, cuja falta mais sensivel se torne, e de extensão não superior a 10 kilometros contados das mesmas estações, considerados obras complementares d'estas, devendo a escolha dos lanços a construir ser precedida de proposta fundamentada do Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro e a construcção ser realisada nas condições da maxima economia, compativeis com os indispensaveis requisitos technicos;

3.º A contractar com a Associação Commercial do Porto a construcção do prolongamento

até Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã á Alfandega, nas condições prescriptas nas bases annexas á lei de 29 de agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não fôr essa construcção levada a effeito no praso n'ellas fixado.

Art. 2.º Constituirão receita do fundo especial de caminhos de ferro os augmentos dos impostos de transito e respectivo addicional e do sello nas linhas do Sul e Sueste, em relação á quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle relativa.

Art. 3.º As operações de credito que fôr necessario effectuar successivamente para os fins enumerados no artigo 1.º, serão effectuadas nos precisos termos dos artigos 57.º a 63.º do regulamento de 2 de novembro de 1899, mediante proposta do Conselho de Administração, baseada na existencia de sufficientes recursos do fundo especial para a solvencia dos respectivos encargos.

§ unico. Quando, por qualquer circumstancia extraordinaria e imprevista, as receitas do fundo especial não cheguem temporariamente para attender por completo os encargos das operações auctorisadas por lei, sem prejuizo da execução das necessarias obras complementares, da renovação do material fixo e acquisição do material circulante, será dispensado o Conselho de Administração de entregar ao Thesouro a parte necessaria da consignação annual de 750:000$000 réis, fixada no n.º 2.º da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899, devendo effectuar-se, logo que cessem essas circumstancias, a entrega das quantias retidas, accrescidas do juro respectivo na

razão de 6 por cento ao anno, considerado encargo d'essa operação.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões da Camara dos Senhores Deputados, 24 de abril de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

www.ocomboio.net

Parecer do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, sobre a proposta de lei de 24 de abril de 1903.

Ill.mo e Ex.mo Sr.: — O Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, confessando-se summamente penhorado pela consideração que v. ex.ª lhe dispensou ao ouvil-o sobre a proposta de lei por v. ex.ª preparada com o fim de activar a construcção das linhas da rede complementar,. vem expôr a v. ex.ª, com respeitosa franqueza, o seu modo de vêr ácerca da referida proposta, que estudou com o devido cuidado em sessões de 6 e 8 do corrente.

Cumpre-lhe, primeiro que tudo, agradecer calorosamente os termos elogiosos em que, no relatorio que a precede, v. ex.ª se digna apreciar a acção administrativa d'este Conselho, fazendo justiça á rectidão de intenções e ao empenho, que o anima, de bem servir e aquilatando com benevolencia captivante os fructos d'esse proposito. E' sempre grato a quem desempenha, com boa consciencia, tarefa ardua em missão de confiança, encontrar correspondencia a essas disposições no apreço em que são tidas pelos poderes superiores, de que é delegado.

Antes de entrar na analyse da proposta não póde o Conselho deixar de se congratular ao vêr que da lei de 14 de julho de 1899 — que veio abrir, para as linhas do Estado, nova era de exploração bem dotada e de progressivo

desenvolvimento — pretende v. ex.ª tirar todos os fructos de que ella é susceptivel, dando — cheio de fé nos recursos do fundo especial, pela mesma instituido — vigoroso impulso á construcção de novas linhas.

Logo que findou o primeiro anno economico da sua gerencia apresentou este Conselho á apreciação do Governo, em 23 de julho de 1900, um plano para a construcção, em sete annos, das linhas mais necessarias e para melhoramentos nas linhas em exploração, despendendo-se 4.000:000$000 réis, e pedindo-se successivamente ao credito até á quantia de 3.600:000$000 réis, cujos encargos ficariam á conta do fundo especial.

Nem os recursos d'este permittiriam então mais largas previsões, nem podia, no que respeita á construcção de linhas, ser ultrapassado o limite da auctorisação concedida na base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Não julgou o Governo opportuno o ensejo para o recurso ao credito, pelo que determinou o Ministro de então, por despacho de 17 de setembro de 1900, que se fosse applicando o fundo especial ao custeio das construcções mais urgentes, á renovação de via e á acquisição de material circulante.

Assim se fez. Durante os tres exercicios findos despenderam-se 475:499$522 réis em estudos e construcções de novas linhas, 103:221$075 réis em obras complementares, 92:710$494 réis em material circulante e machinas ferramentas. Para o presente exercicio está prevista a despeza de 240:000$000 réis com material circulante e 317:000$000 réis com obras complementares e novas construcções.

Ainda em 31 de outubro de 1901 propôz este Conselho uma operação modesta, que assegurasse o dispendio de 280:000$000 réis com material circulante. Essa proposta não surtiu effeito.

Renunciar ao recurso ao credito equivaleria a annullar uma das disposições de maior alcance da lei de 14 de julho de 1899, que o previu ao instituir o fundo especial.

No capitulo VII do regulamento de 2 de novembro de 1899 ficou bem especificado que esse fundo é destinado tanto ao pagamento immediato das novas construcções, obras complementares e material circulante, como ao serviço de quaesquer emprestimos realisados pelo Governo com o mesmo fim.

N'esse regulamento, preparado por este Conselho, prescrevem-se minuciosamente as regras que devem ser seguidas no recurso ao credito e as cautelas que n'elle deve haver, para que nunca se entre no funesto caminho de contrahir encargos superiores ás disponibilidades do fundo especial.

Se — na occasião em que se traçavam os lineamentos do novo systema administrativo e em que esse fundo era ainda uma incognita, cuja importancia havia quem contestasse — previa já o Conselho a realisação de operações de credito, hoje — que vão decorridos mais de tres annos economicos, em que a realidade excedeu a espectativa, justificando a largueza de vistas do legislador — aconselhar a prudente e gradual realisação d'essas operações, quando possivel e opportuna, equivale a seguir a linha recta da coherencia.

No seu relatorio de 26 de março ultimo,

www.ocomboio.net

depois de pôr em relevo a importancia das receitas que revertem para o fundo especial, ponderou este Conselho que n'elle cabiam, desde já, os encargos de operações successivas, que attingissem 6.000:000$000 a 8.000:000$000 réis, com o fim, não só de continuar a melhorar as linhas existentes, como de construir novas linhas.

Seja-lhe licito reproduzir esse trecho.

«Ainda com um encargo de 7 %, seguramente excessivo, poder-se-hiam despender em poucos annos 6.000:000$000 a 8.000:000$000 réis na construcção de novas linhas, acquisição de material circulante e obras complementares, concluindo-se a linha de Faro a Villa Real, construindo-se os troços do Barreiro a Cacilhas, de Estremoz a Villa Viçosa, a linha do Sado e no norte a linha de circumvallação do Porto, as da Regoa a Chaves, do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez.

«Effectuadas essas construcções, as receitas do fundo especial estariam duplicadas, ficando, pois, disponiveis recursos para novo emprehendimento, egualmente importante. Com perseverança e methodo poder-se-ha, pois, dar grande desenvolvimento á rede ferro-viaria complementar das linhas do Estado sem impôr o minimo encargo ao Thesouro. Para isso basta ir fazendo annualmente operações possiveis de credito, accommodadas ás circumstancias e aos recursos disponiveis.»

Foi este Conselho unanime em concordar, na sua ideia fundamental e nos traços geraes, com a proposta de v. ex.ª

Reconhece a necessidade de se deixar mais

largo campo á acção administrativa, accrescentando ás linhas mencionadas na base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899 outras dignas de consideração; julga bem escolhidas as que na proposta veem enumeradas.

Das que pertencem á rede complementar ao sul do Tejo já este Conselho se occupara na sua consulta de 21 de fevereiro de 1901 ácerca do plano respectivo. A linha do Sado é sobremodo importante pelo valor da região que serve, á qual faltam transportes baratos para a exploração agricola e mineira. O prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa é de custo modico e de trafego certo; nas mesmas condições está o troço de Evora a Reguengos. A linha de Ponte de Sor constitue a melhor ligação das linhas do Sul e Sueste com a rede ferro-viaria ao norte do Tejo e vae servir o coração do Valle do Sorraia, onde nem estradas ha.

Das linhas complementares do Minho e Douro, é manifesta a indispensabilidade da do Pocinho a Miranda para o desenvolvimento da região entre Douro e Sabor, tão pouco favorecida até hoje na distribuição dos melhoramentos materiaes e bem digna, pelo progresso de que é susceptivel, do auxilio dos poderes publicos. Não menos palpavel é a importancia da linha da Regoa a Villa Franca das Naves, que põe o Minho e as vastas regiões além Douro em facil e directa communicação com as Beiras e o Alto Alemtejo, chamando assim, á linha do Douro e ás que n'ella entroncam, trafego que hoje segue outro itinerario. A linha da Livração a Cavez justifica-se pela riqueza e densa população da zona servida.

A ligação das linhas do Minho e Douro com

o porto de Leixões é inadiavel. Sem ella impossivel se torna a exploração de importantes jazigos, dependente da facilidade de transporte e embarque. Duas estão previstas, ambas uteis e necessarias: o prolongamento do ramal da Alfandega e a linha de circumvallação do kilometro 2,5 a Leixões. A construcção da primeira incumbe á Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares. E' necessario que essa obrigação se torne effectiva. A segunda foi, com boa razão, incluida no plano decretado em 15 de fevereiro de 1900, com a tacita acquiescencia dos interesses locaes, e mandada já estudar, destacando-se do projecto respectivo o da estação do entroncamento, que é subsidiaria da de Campanhã e, como tal, urgente para supprir a deficiencia d'esta.

A possivel precedencia da construcção d'essa linha sobre a do prolongamento do ramal da Alfandega sobresaltou o commercio do Porto e suscitou apprehensões, de que se tornou interprete a Associação Commercial d'aquella cidade em officio de 4 do corrente, dirigido a v. ex.ª

Julga aquella respeitavel corporação que, da inclusão da linha de circumvallação do Porto na lista das que o Governo fica auctorisado a construir, se infere o abandono, pelo menos temporario, do prolongamento do ramal da Alfandega.

Não vê este Conselho que tal apprehensão tenha fundamento bastante em vista das considerações expendidas no relatorio da proposta.

Parece-lhe que devem ser attendidas as aspirações do commercio portuense, providenciando-se para que a primeira ligação construida seja o prolongamento do ramal da Alfandega.

Para isso é indispensavel fazer cumprir o compromisso da Companhia das Docas, e caso esta não possa desempenhar-se d'elle no devido praso, convem sobremodo aproveitar a offerta da Associação Commercial, que declara estar prompta a assumir esse encargo sem onus para o Estado.

Tal é a solução que este Conselho desejaria vêr adoptada.

Julga este Conselho util e conveniente a amplitude da auctorisação concedida ao Governo, ainda quando não possa ser aproveitada integralmente em periodo certo. Podem dar-se de um momento para o outro circumstancias que de antemão se não prevêem e que determinem a precedencia a dar a esta ou áquella linha.

E' certo que essa latitude de auctorisação não é destituida de inconvenientes para o Governo, que se verá assediado por pretenções regionaes encontradas, reclamando a precedencia para as linhas que mais lhe interessam e que não é possivel construir todas simultaneamente. Encontram porém essas solicitações barreira efficaz no preceito de serem as linhas construidas por troços successivos. Torna-se mais economica a construcção auxiliada pelos recursos das linhas existentes, e podem-se abrir successivamente á exploração esses troços, á medida que são construidos, obtendo-se assim desde logo rendimento apreciavel.

Demais, esse systema de construcção, por troços successivos, de diversas linhas a partir das arterias principaes em exploração, tem a vantagem de permittir o adiamento da construcção, integral e em curto praso, de certas linhas e de

www.ocomboio.net

facilitar a equitativa distribuição dos trabalhos por diversas regiões, evitando-se ao mesmo tempo crises de falta de braços em determinadas zonas em que se désse excessivo desenvolvimento á construcção.

Considera o Conselho preferivel o systema, ultimamente seguido, da construcção por conta do Estado, recorrendo-se ás empreitadas parciaes, em harmonia com as prescripções do § 1.º do artigo 37.º do regulamento de 2 de novembro de 1899, por ser a solução mais economica e isenta das exigencias, excessivas por vezes, dos grandes empreiteiros.

Afigura-se-lhe ser a garantia de juro a mais defeituosa fórma de appello á iniciativa privada.

E' certo que a construcção da linha do Pocinho a Miranda não póde ser adiada sem grave injustiça para com a região mais abandonada do Paiz e que só pede, para se desenvolver, facilidade de transportes. Todos quantos teem estudado o assumpto reconhecem a existencia ali de valiosos elementos de trafego que hão de provir da agricultura, da lavra de minas e pedreiras, e ainda das relações com a Hespanha.

A adopção da via estreita em condições economicas de traçado remove o obstaculo que á construcção da linha oppunha o elevadissimo custo dos primeiros 40 kilometros. Convem que a linha seja concluida em poucos annos até á fronteira.

Para a construir directamente por conta do Estado será preciso obter os recursos necessarios, sem prejuizo, porém, de outras construcções já encetadas ou decretadas, como são no sul o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de

capital importancia, no norte a linha da Regoa a Chaves. Convirá, em todo o caso, promover a cooperação dos interessados na construcção da linha.

O subsidio kilometrico a uma empreza concessionaria teria de ser elevado para animar o capital, pouco propenso a emprehendimentos que não tenham remuneração immediata, suscitando, pois, esse alvitre, difficuldades quasi eguaes ás da construcção por conta do Estado. Os auxilios offerecidos pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899 não bastam para incentivo da iniciativa privada.

A garantia de juro assegura desde logo rendimento ao capital, e no caso presente não traria encargos ao Estado, pois que o affluxo de trafego da nova linha á do Douro a 175 kilometros do Porto dará logar, juntamente com os impostos, a augmentos de receita totalmente compensadores da garantia a pagar.

Apesar de tudo, julga este Conselho preferivel a construcção directa. Só aconselharia o recurso á garantia de juro quando se provasse a impossibilidade de immediata e activa construcção da linha do Pocinho a Miranda por conta do Estado, afim de se não protrahir a realisação de tão necessario melhoramento, pacientemente esperado ha quinze annos por aquella região, que sem elle não póde progredir.

Acceita, pois, eventualmente, e em ultimo caso, essa excepção, não póde o Conselho deixar de accentuar bem a sua opinião de que as restantes linhas enumeradas na proposta devem ser construidas e exploradas pelo Estado.

E' ocioso demonstral-o em relação á linha da circumvallação do Porto. A linha da Livra-

ção a Cavez é demasiado curta para constituir objecto de uma empreza distincta, a qual empenharia aliás esforços para obter a concessão dos prolongamentos de Cavez a Fafe e a Vidago, afim de desviar para as suas linhas o trafego resultante das relações de Chaves com o Porto e do Minho com o Douro e Traz-os-Montes. A linha da Regoa a Villa Franca das Naves é um affluente importante da linha do Douro pelas relações que assegura com a Beira Alta e Beira Baixa, sem falar no trafego regional. Importa, pois, que seja explorada pela fórma que mais se coadune com os interesses das linhas do Estado, evitando-se ao mesmo tempo a interposição de mais uma empreza no serviço combinado. Os troços que se forem construindo, a partir da Regoa, são verdadeiros prolongamentos da linha da Regoa a Chaves, explorados com o mesmo material. O mesmo se deve ponderar ácerca da linha de Ponte de Sor, em relação ás do Sul e Sueste. Por maioria de razão a linha do Sado, comprehendida entre dois troços da do Sul, o prolongamento da linha de Evora até Villa Viçosa e o troço de Evora a Reguengos devem ser explorados pelo Estado.

No caso de ter de se recorrer á garantia de juro, parece ao Conselho elevada a taxa de 5,5 %, se bem que no concurso para a concessão da linha de Mirandella a Bragança a fixação da taxa de 4,5 % determinou a elevação do capital garantido, de modo que a taxa real foi muito superior.

Preciso é que de modo algum se emprehendam obras dispendiosas sem se contar com os recursos certos para os respectivos encargos.

Tem sido essa a regra invariavelmente seguida pelo Conselho até hoje, firme no proposito de não contrahir compromissos sem saber de antemão que os póde solver. A esse criterio obedeceu a redacção dos artigos 57.º e 58.º do regulamento de 2 de novembro de 1899, que em nada são aliás alterados pela proposta de lei. Para que a administração das linhas do Estado conquiste a confiança, base indispensavel do recurso ao credito, é absolutamente necessario que siga invariavelmente essa prudente e honesta linha de conducta.

E como é possivel, por circumstancias extraordinarias e imprevistas, uma depressão occasional de receitas coincidindo com a solvencia de encargos contrahidos, importa prevenir essa eventualidade para maior segurança, auctorisando o Conselho a demorar a entrega ao Thesouro de alguma ou algumas prestações mensaes de 62:500$000 réis da receita liquida de 750:000$000 réis, aggravadas na occasião da entrega com o juro á razão de 6 % ao anno, que sahirá do fundo especial para compensar o encargo que ao Thesouro possa advir d'essa demora.

Ha na proposta uma disposição que embora determinada pelo louvavel desejo de remediar deficiencias deploraveis da viação ordinaria, suscita objecções de peso, tendo dado logar a que se dividissem as opiniões no seio do Conselho.

São innegaveis os graves inconvenientes da falta de accesso de varias estações das linhas do Estado, cujo rendimento deixa de attingir por esse facto as proporções de que é susceptivel. Os relatorios que sobre o assumpto foram apresentados ao antecessor de v. ex.ª e que v. ex.ª

www.ocomboio.net

se dignou mandar publicar dispensam a demonstração do asserto.

Foi, porém, o fundo especial instituido com o fim restricto e bem determinado de ser applicado ao melhoramento das linhas existentes e á construcção de novas linhas.

E' certo que as estradas de accesso das estações são como que obras complementares dos caminhos de ferro, porque sem ellas as estações não podem ter trafego.

E' egualmente certo que nas condições actuaes do Thesouro não podem ser inscriptas no Orçamento Geral do Estado verbas de vulto para construcção de estradas e que a escassa dotação que lhe seja destinada tem de ser distribuida por todos os districtos em obediencia a multiplas considerações, sendo pois difficil, senão impossivel, contar como cumprimento, n'um futuro proximo, do preceito consignado no § 2.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, de ser pelo Governo dada preferencia á construcção das estradas que dão accesso ás estações.

Receia, porém, o Conselho que, aberto o precedente, se comecem a desviar os recursos do fundo especial de caminhos de ferro para fins diversos dos que determinaram a sua creação, compromettendo se assim o desenvolvimento da viação accelerada.

Accordou-se, pois, em propôr a v. ex.ª que seja limitada a 10 kilometros, a contar das estações, a extensão dos lanços das estradas que lhe dão accesso, para accentuar bem que são consideradas obras complementares das linhas em exploração.

Com essa limitação a quantia de 500:000$000 réis é sufficiente para attender as necessidades

mais instantes, abrangendo a construcção das ligações das estações do Douro com o rio.

Para compensação do encargo imposto assim ao fundo especial com a realisação das obras que deviam ser custeadas pela dotação das estradas, lembra este Conselho a conveniencia de reverter para o fundo especial o augmento dos impostos das linhas do Sul e Sueste sobre a quantia entregue ao Thesouro no ultimo exercicio, como succede nas linhas do Minho e Douro em relação ao respectivo producto no exercicio anterior áquelle dentro do qual foi discutida e votada a lei de 14 de julho de 1899.

Ao Thesouro não são cerceadas as receitas actuaes e o fundo especial contará com uma parcella mais, pouco avultada por agora, mas crescente.

Com effeito, os impostos entregues ao Thesouro attingiram, em 1901-1902, 69:750$143 réis, que juntos a 2:248$517 réis, provenientes do ramal de Portimão, que nos termos da lei revertem já para o fundo especial, perfazem 71:998$660 réis, importancia total dos impostos arrecadados.

O accrescimo da quantia entregue ao Thesouro em relação á que corresponde a 1900-1901 é de 6:099$933 réis.

Em resumo e conclusão é de parecer este Conselho que a proposta de lei por v. ex.ª preparada attenderá cabalmente as multiplas considerações de interesse geral que se prendem com a construcção de caminhos de ferro, se na sua redacção definitiva se introduzirem as seguintes modificações:

1.ª Inclusão da linha do Pocinho a Miranda na lista das que o Governo fica auctorisado a

construir e explorar por conta do Estado, com o recurso á garantia de juro sómente no caso de não ser possivel aquella solução sem sacrificio de outras construcções urgentes, especialmente da conclusão do prolongamento do Barreiro a Cacilhas e da linha da Regoa a Chaves.

2.ª Reducção a 500:000$000 réis da verba para construcção de estradas de accesso das estações, ficando limitada a sua extensão maxima a 10 kilometros, contados da estação respectiva.

3.ª Cedencia, ao fundo especial, do augmento de receitas de impostos de transito e sello nas linhas de Sul e Sueste sobre a quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle relativa.

4.ª Auctorisação para, quando por circumstancias extraordinarias e imprevistas se dê uma depressão accidental de receitas, em virtude da qual os recursos do fundo especial não cheguem temporariamente para a solvencia dos encargos contrahidos, sem prejuizo da execução das obras complementares nas linhas em exploração, renovação de material fixo e circulante, ser pelo Conselho demorada a entrega ao Thesouro de alguma ou algumas prestações mensaes de 62:500$000 réis da consignação annual de 750:000$000 réis pelo tempo preciso, accrescendo até completo embolso o juro na razão de 6 % ao anno.

Finalmente, o conselho desejaria vêr assegurada a precedencia á construcção do prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões, providenciando-se por fórma que seja pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares cumprido o compromisso que lhe incumbe nos termos da lei de 26 de

agosto de 1889 e, no caso de impossibilidade de o satisfazer, acceitando-se a proposta da Associação Commercial do Porto.

V. ex.ª no seu esclarecido criterio julgará, porém, o que mais convem aos interesses do Estado.

Sala das sessões, em 8 de abril de 1903. — Ill.mo e ex.mo sr. Conde de Paçô-Vieira, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria. = *Antonio Augusto Pereira de Miranda — Silverio Augusto Pereira da Silva — Augusto Cesar Justino Teixeira — D. João de Alarcão V. Osorio — Severiano Augusto da Fonseca Monteiro — Leopoldo José de Oliveira Mourão — Joaquim Izidro dos Reis — Francisco Perfeito de Magalhães — José Fernando de Sousa.*

www.ocomboio.net

Representação da Associação Commercial do Porto, sobre o prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões.

Ill.mo e Ex.mo Sr.: — Por noticias da imprensa periodica d'esta cidade teve conhecimento esta Associação Commercial do Porto, a que presido, de que, em sessão que ultimamente se effectuou do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, fôra por v. ex.ª apresentado o projecto para a construcção e exploração de parte da rede complementar d'esses caminhos de ferro, sem encargos directos para o Thesouro e só pelo recurso das proprias receitas que constituem fundo especialmente destinado a isso.

A mesma imprensa publicou tambem em seguida o texto do referido projecto, accrescentando que v. ex.ª tencionava apresentar a respectiva proposta á apreciação das Côrtes, na presente sessão legislativa.

Em vista d'isso, esta corporação poderia reservar naturalmente para o momento da discussão parlamentar quaesquer reparos que lhe offereça o espirito do mencionado diploma, e submettel-os então respeitosamente á Camara dos Senhores Deputados, como costuma e é propriamente da indole e dos fins do seu instituto, em materia da defeza dos justos interesses que lhe estão confiados; mas, pela deferencia

que v. ex.ª lhe merece, e tambem porque presta a mais completa homenagem á boa intenção que ditou cada um dos pontos do documento em questão, preferiu dirigir-se desde já e por esta fórma a v. ex.ª, certa de que não deixará de attendel-a benevolamente.

Versa especialmente o nosso reparo sobre a alinea *d)* do projecto de lei, pelo qual se pretende obter a auctorisação para o Governo proceder á construcção da linha de circumvallação do Porto, do kilometro 2,5 da linha do Minho a Leixões, e funda-se na inferencia que d'ahi parece colher-se de considerar o Governo, ao menos por emquanto, prejudicada a ideia da prolongação, até Leixões, do ramal de Campanhã á Alfandega, por cuja realisação a Associação Commercial do Porto e, em geral, todo o commercio d'esta cidade, que ella legitimamente representa, teem desde muito tempo pugnado sempre.

E' certo que, pela base 3.ª da lei de 29 de agosto de 1889, que auctorisou a concessão, á Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, da exploração commercial do porto de Leixões, se providenciou para que essa Companhia fizesse á sua custa, incluindo expropriações, esse desejado prolongamento, segundo o projecto definitivo que o Governo apresentasse; mas como, por outro lado, nada consta da existencia de tal projecto com esse caracter definitivo, e antes agora se offerece a variante de que nos occupamos, e que constitue uma solução inteiramente adversa á manutenção e desenvolvimento dos justos e attendiveis interesses da cidade do Porto, pelo desvio, que necessariamente promoverá, da corrente de movimento de passageiros e do trafego mercantil do seu centro natural, a Associação Commercial julga do seu dever chamar para este ponto importantissimo a especial attenção de v. ex.ª, parecendo-lhe de todo o ponto conveniente que se persista, por parte do Governo, na ideia de se estabelecer a testa de linha dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro em Leixões pela continuação do ramal denominado da Alfandega do Porto, ao longo do litoral, até áquelle porto artificial.

Como a noticia do novo projecto, n'esta parte, causou um justificado sobresalto na cidade e praça do Porto, a Associação Commercial entende tambem que seria opportuno, para obtemperar a este descontentamento, que o Governo apressasse a conclusão do projecto definitivo do prolongamento de que se trata, convidando quanto antes a Companhia das Docas a executal-o, em cumprimento d'aquella condição, como é de justiça.

Se, porém, d'esse convite não colher, como é possivel, o resultado pratico que seria para desejar, por virtude das circumstancias especiaes e sobejamente conhecidas em que aquella Companhia se encontra, a Associação Commercial do Porto não duvidaria assumir sobre si o encargo da construcção do ramal da Alfandega até Leixões, sem aggravar os encargos do Estado, e desde que o Governo promovesse, pelas vias competentes, a praticabilidade e legalisação d'esse procedimento, tão certa está de zelar assim os interesses que lhe estão confiados, e de satisfazer por completo a uma das mais antigas e vehementes aspirações d'esta praça.

Esperando dos sentimentos de patriotismo

www.ocomboio.net

de v. ex.ª, e do seu provado zelo, como filho do norte, pelo bem-estar e desenvolvimento material da capital d'estas provincias, que não deixará de tomar na merecida consideração o que a tal respeito se lhe offerecer para tranquillidade do commercio tão vivamente interessado n'esta questão, aproveito o ensejo para apresentar a v. ex.ª, em meu nome e no de toda esta corporação, os nossos protestos de muito alta consideração.

Deus Guarde a v. ex.ª—Associação Commercial do Porto, em 4 de abril de 1903. — Ill.mo e Ex.mo Sr. Conselheiro Conde de Paçô-Vieira, Dig.mo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria. Lisboa. — O presidente, *Pedro Araujo*.

Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei de 24 de abril de 1903.

Senhores: — A' vossa Commissão de Obras Publicas foi presente a proposta de lei n.º 19-C, referente á rede complementar dos caminhos de ferro do Estado.

E' ella destinada não só a promover a construcção de importantes vias ferreas, como a pôr termo ao lamentavel isolamento em que se encontram muitas estações das linhas do Estado, sem ligação com as redes das estradas.

E' tão poderoso o influxo da viação accelerada no progresso economico do paiz, e tão sensivel a inferioridade em que elle se encontra, pelo que respeita á extensão da sua rede ferroviaria, tanto sob o ponto de vista da sua extensão territorial, como sob o ponto de vista da sua população, que desnecessario se torna encarecer ao vosso esclarecido criterio a importancia da referida proposta de lei, cujo estudo mereceu á vossa Commissão desvelada attenção.

A lei de 14 de julho de 1899 instituiu o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, com o fim de provêr ás necessidades da exploração e ao melhoramento d'aquelles caminhos de ferro e ainda á construcção de novas linhas que d'ellas forem directamente tributarias; e permittiu que para este effeito podessem as recei-

tas do mesmo fundo ser consignadas ao serviço de operações de credito realisadas dentro dos limites das suas disponibilidades.

Na mesma lei conferiu-se tambem e desde logo ao Governo a necessaria auctorisação para serem construidas nos termos n'ella prescriptos algumas linhas complementares que foram enumeradas na sua base 4.ª

Circumstancias favoraveis teem dado logar a um rapido crescimento das receitas do trafego das linhas do Estado, e, portanto, da capacidade d'aquelle fundo, por fórma que, em quatro annos apenas da execução da referida lei, as receitas do trafego augmentaram em cerca de 500:000$000 réis, e como consequencia a dotação do fundo especial cresceu de 300:000$000 réis, devendo ascender a sua receita no corrente anno economico a cerca de 450:000$000 réis.

O sensivel progresso no accrescimo das receitas do fundo especial faz prevêr a possibilidade de serem beneficiadas com a viação accelerada importantes regiões do Paiz ainda não servidas por aquella viação, em periodo de tempo não muito longo.

Para que este resultado possa conseguir-se, indispensavel se torna ampliar a auctorisação para a construcção de novas linhas, cuja necessidade e urgencia sejam reconhecidas.

Todas as linhas ferreas a que se refere a proposta de lei, fazem parte dos planos de viação, approvados pelo Governo. Serviu de base á fixação d'esses planos e classificação das linhas, um vasto e minucioso inquerito administrativo, realisado por duas commissões technicas, tendo tambem sido ouvidas sobre o resultado do inquerito as corporações consultivas

competentes, de modo que esses planos representam o fructo de estudo cuidadoso, methodico e demorado com que se procurou attender a todos os interesses legitimos.

O minucioso relatorio da proposta de lei, justifica tão cabalmente a escolha, dentro dos quadros da classificação das linhas a que ella se refere, que desnecessario julga a vossa Commissão adduzir mais razões que a justifiquem.

Algumas estações das linhas do Estado, especialmente no Douro, teem um trafego restricto por falta de communicações apropriadas que as liguem com a viação ordinaria já construida. As difficuldades de dar larga dotação ás verbas orçamentaes destinadas á construcção de estradas e o caracter de obras complementares de caminhos de ferro, que legitimamente póde ser attribuido aos lanços que teem origem nas estações, justificam a sua construcção pelos recursos do fundo especial. O limite de 500:000$000 réis para o custo das estradas de accesso ás estações das linhas do Estado que foi proposto, parece sufficiente para se attender ás necessidades mais instantes.

Não póde, pois, a vossa Commissão deixar de apoiar sem restricções uma providencia tendente a pôr termo á situação lamentavel em que se encontra, sob o ponto de vista das suas relações com a viação ordinaria, uma linha cuja construcção exigiu tão avultado dispendio como a linha do Douro, que não póde desempenhar cabalmente a sua importante missão, principalmente pelas difficuldades de accesso ás suas estações.

E, se o Thesouro fica alliviado da despeza de 500:000$000 réis, que por lei lhe incumbe,

www.ocomboio.net

tanto mais que está bem accentuada na legislação a preferencia na construcção das estradas de accesso ás estações das linhas ferreas, justo é que como compensação revertam de futuro para o fundo especial os diminutos augmentos de impostos nas linhas do Sul e Sueste que estavam em exploração anteriormente á lei de 14 de junho de 1899.

Algumas eliminações propôz a vossa Commissão na contextura da proposta de lei sujeita á sua apreciação.

Pelo § unico do artigo 3.º estabelecia-se que o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro possa ser dispensado de entregar ao Thesouro a parte necessaria da consignação annual de 750:000$000 réis fixada no n.º 2.º da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899, quando por qualquer circumstancia extraordinaria e imprevista as receitas do fundo especial não chegassem para attender por completo aos encargos adstrictos ao mesmo fundo, devendo effectuar-se, logo que cessem essas circumstancias, a entrega das quantias retidas, accrescidas do juro respectivo na razão de 6 % ao anno, considerado encargo d'essa operação.

Esta disposição foi alvitrada pelo Conselho de Administração na sua consulta sobre o projecto de proposta de lei sujeito á sua apreciação, sendo o seu proposito o de accentuar bem a escrupulosa pontualidade na solvencia dos compromissos a tomar. Corresponderia elle a previsões de supprimentos dentro dos annos economicos, que sem encargos para o Thesouro permittissem vencer difficuldades perfeitamente accidentaes e excepcionaes

A vossa Commissão, fazendo plena justiça

á prudente orientação da benemerita corporação que procura por todos os modos manter illesa a confiança que devem merecer os compromissos tomados, receia, porém, que na interpretação do citado paragrapho possa ser desvirtuada a prudente e escrupulosa intenção que o ditou, e confia em que tanto a prudencia do Conselho de Administração como a do Governo na fixação das quantias a realisar pelas operações de credito deixarão sempre folgas sufficientes no fundo especial para supprir não só as eventuaes, mas até as excepcionaes depressões de receitas, para vencer as quaes até a lei confere ao Governo faculdades sufficientes.

Propõe, por isso, a vossa Commissão a eliminação do § unico do artigo 3.º, e como o texto do referido artigo não contém materia legislativa nova e a Commissão julga que a sua inserção na proposta de lei só obedeceu á conveniencia de melhor fazer sobresahir a doutrina do § unico, propõe ella egualmente a eliminação d'esse artigo 3.º

Tambem a Commissão discutiu a conveniencia de se inserir no projecto de lei a clausula de não poderem fazer-se, sem prévio concurso publico, as concessões das linhas da rede complementar auctorisadas pela base 5.ª da citada lei de 14 de julho de 1899. A razão unica, por virtude da qual não consignou essa clausula, foi porque julgou que o preceito do concurso publico está expressamente consignado na lei de contabilidade publica.

Pelas considerações expostas, a vossa Commissão de Obras Publicas tem a honra de submetter ao vosso esclarecido criterio o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo:

1.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado — sem prejuizo da auctorisação conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, nem da execução das obras complementares das linhas em exploração e da acquisição do material circulante necessario — até á quantia de 7.000:000$000 réis á construcção, por troços successivos, das seguintes linhas complementares e tributarias das do Estado, classificadas por decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902:

a) Lanço da linha de Evora, comprehendido entre Estremoz e Villa Viçosa;

b) Linha da Regoa a Chaves e á fronteira;

c) Linha do Sado, Setubal a Garvão e seu ramal de Alvalade a Sines;

d) Linha do Pocinho a Miranda;

e) Linha de Ponte de Sor;

f) Primeiro troço da linha do Tamega, comprehendido entre a Livração e proximidades de Cavez;

g) Primeiro troço da linha do Guadiana, comprehendido entre Evora e Reguengos;

h) Linha da Regoa a Villa Franca das Naves;

i) Linha de circumvallação do Porto, do kilometro 2,5 da linha do Minho a Leixões.

2.º A contractar com a Associação Commercial do Porto a construcção do prolongamento até Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã á Alfandega, nas condições prescriptas nas bases annexas á lei de 29 de agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não fôr essa construcção levada a effeito no praso n'ellas fixado.

3.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos do fundo especial de caminhos de ferro, até á quantia de 500:000$000 réis á construcção dos lanços de estradas de accesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, cuja falta mais sensivel se torne, e de extensão não superior a 10 kilometros, contados das mesmas estações, considerados obras complementares d'estas, devendo a escolha dos lanços a construir ser precedida de proposta fundamentada do Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro e a construcção ser realisada nas condições da maxima economia compativeis com os indispensaveis requisitos technicos.

§ unico. Constituirão receita do fundo especial de caminhos de ferro os augmentos dos impostos de transito e respectivo addicional e do sello nas linhas do Sul e Sueste, em relação á quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle relativa.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões, 1 de maio de 1903. — *A. C. Claro da Ricca — João Joaquim André de Freitas — Ernesto Nunes da Costa e Ornellas — Carlos Alberto Soares Cardoso — Luciano Pereira da Silva — José Maria de Oliveira Simões — Alvaro de Sousa Rego — Belchior José Machado — José Jeronymo Rodrigues Monteiro — Antonio Belard da Fonseca — José Gonçalves Pereira dos Santos*, relator.

www.ocomboio.net

A vossa Commissão de Fazenda concorda com o parecer da vossa Commissão de Obras Publicas.

Camara e sala da Commissão de Fazenda, 2 de maio de 1903. — *Rodrigo A. Pequito — M. Vargas — Abel Andrade — Custodio Borja — Marianno de Carvalho — Alvaro Possolo — Manoel Fratel — H. Matheus dos Santos — D. Luiz de Castro — Lopes Navarro — J. M. Pereira de Lima — Anselmo Vieira — Alberto Navarro — Conde de Castro e Solla.*

Parecer das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Pares, sobre a proposta de lei de 24 de abril de 1903.

Senhores: — Ao consciencioso exame das Commissões reunidas de Fazenda e Obras Publicas d'esta Camara foi submettida a proposta de lei n.º 24, vinda da Camara dos Senhores Deputados, que tem por fim auctorisar a construcção de uma parte importante da nossa rede complementar de caminhos de ferro, e a de estradas de accesso ás estações das linhas do Estado, pela força dos recursos que successivamente se arrecadarem no fundo especial creado pela carta de lei de 14 de julho de 1899.

Já em 1888 um brilhante estadista, e da mais rasgada iniciativa, o sr. Emygdio Navarro, pretendeu levar á execução a rede complementar ferro-viaria ao norte do Mondego, ao mesmo tempo que, por meio de empreitadas geraes, se propunha construir, em praso relativamente curto, a rede geral da nossa viação ordinaria.

Não obstante as condições financeiras do Paiz se afigurarem então muito prosperas, offerecendo-se abundantes capitaes para emprehendimentos de toda a ordem, e haver a convicção geral de que o transporte, cada vez mais rapido, de pessoas e mercadorias, constitue o factor principal do desenvolvimento economico de uma nação, é certo que no animo de muitos actúa o

receio de que as finanças se desorganisassem com os encargos que adviriam da construcção da rede ferro-viaria complementar, mallogrando-se d'esta fórma a ousada, mas benefica iniciativa, do talentoso estadista a que nos vimos referindo.

As crises, politica e financeira, que seguidamente se desencadearam sobre o Paiz, não só não permittiram que, durante alguns annos, se iniciassem novos melhoramentos materiaes, mas até obrigaram a parar com as construcções anteriormente iniciadas, e a abandonar quasi por completo a conservação de muitas centenas de kilometros de estradas reaes e districtaes.

Mas uma justa comprehensão das necessidades do Paiz, e o reconhecimento do atrazo em que este se encontrava e encontra ainda, em relação á viação accelerada, quando o comparamos com outros de menor área e população, levou o finado estadista sr. Elvino de Brito a apresentar ás Côrtes uma proposta ácerca dos caminhos de ferro do Estado, que foi convertida na lei de 14 de julho de 1899.

Por esta lei foi creado um fundo especial dos caminhos de ferro, constituido nos termos da base 3.ª pelas receitas fóra do trafego, e pelo augmento da receita liquida d'este, além dos 750:000$000 réis, em que era computada no orçamento para o anno economico de 1898-1899, e ainda por outras provenientes de fontes de menor importancia. Tambem por ella foi auctorisada a construcção de differentes linhas da rede complementar, nos termos das bases 4.ª e 5.ª

O augmento no fundo especial realisado de anno para anno, e n'uma progressão superior

ao que se poderia razoavelmente esperar, habilita o Governo, pela proposta de lei submettida á vossa apreciação, a fazer executar uma parte importante d'esta rede, e as estradas de accesso ás estações das linhas, sem encargo algum novo para o contribuinte e sem avolumar n'um real que seja a verba orçamental do Ministerio das Obras Publicas, permittindo-nos, assim, caminharmos de uma maneira segura, ainda que lentamente, na senda que ha muito poderiamos ter seguido para nos approximarmos de outros paizes de importancia egual ou inferior á do nosso — caminho por onde agora enveredou o illustre Ministro das Obras Publicas, com geral applauso.

Assim, emquanto apenas temos construidos 2:413 kilometros de vias ferreas, dos quaes sómente 885 pertencem ao Estado, a Belgica, com uma superficie proximamente egual á da nossa provincia do Alemtejo, possue uma rede de perto de 5:000 kilometros, dos quaes mais de 3:500 são propriedade do Estado. A Dinamarca tem 2:500 kilometros, sendo 1:800 pertença do Estado; a Roumania 2:900 kilometros, todos do Estado; a Baviera 6:250 kilometros, dos quaes 5:320 pertencem ao Estado; e até o Egypto e o Chili possuem, o primeiro 2:000 kilometros, pertencendo ao Estado 1:900, e o segundo 4:300 kilometros, dos quaes 2:000 são do Estado.

Estes numeros, e os referentes a outras nações que poderiamos ainda citar, indicam sufficientemente o atrazo em que nos encontramos sob este ponto de vista, e a impreterivel necessidade que temos de levar a viação accelerada ás differentes regiões do Paiz que d'ella care-

www.ocomboio.net

cem, fomentando assim o seu desenvolvimento economico e todas as suas fontes de riqueza, com larga vantagem e beneficio *para o bem estar material dos povos e para o Thesouro.*

Com effeito, o rendimento liquido dos caminhos de ferro attingiu já, em 1901, a importante quantia de 3.971:000$000 réis, numeros redondos, pertencendo d'estes 1.087:000$000 réis ao Estado, e 2.884:000$000 réis ás differentes companhias, e o accrescimo manifestado de anno para anno, e desde o da sua creação, no fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, garante a certeza de que, em breve, elle attingirá uma cifra mais do que sufficiente para fazer face a todos os encargos das novas linhas, que, por seu lado, irão successivamente concorrendo, de uma maneira bastante apreciavel, para o avolumar.

No desenvolvido e magnifico relatorio que precede a proposta ministerial, e na exposição não menos lucida do relator d'essa proposta na Camara dos Senhores Deputados, encontrareis, sem que haja necessidade de repetições, não só os dados estatisticos indispensaveis para o seu completo estudo, mas ainda as razões que determinaram a escolha dos lanços que primeiro se deverão construir d'entre aquelles que fazem parte dos planos de viação já approvados pelo Governo; quaes os determinaram a fixação em 500:000$000 réis da verba destinada á construcção de estradas de accesso ás estações das linhas do Estado, principalmente da do Douro, e bem assim os motivos porque foi eliminado o artigo 3.º da proposta primitiva, e se manteve a disposição do artigo 2.º que faz reverter, de futuro, para o fundo especial, os pequenos augmentos do imposto de transito e respectivo addicional e do sello, nas linhas do Sul e Sueste em exploração em data anterior á lei de 14 de julho de 1899.

Em conclusão, são as vossas Commissões reunidas de Fazenda e Obras Publicas de parecer que merece plena e completa approvação da Camara o seguinte

Projecto de lei n.º 53

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo:

1.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado — sem prejuizo da auctorisação conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, nem da execução das obras complementares das linhas em exploração e da acquisição do material circulante necessario — até á quantia de 7.000:000$000 réis á construcção, por troços successivos, das seguintes linhas complementares e tributarias das do Estado, classificadas por decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902:

a) Lanço da linha de Evora, comprehendido entre Estremoz e Villa Viçosa;

b) Linha da Regoa a Chaves e á fronteira;

c) Linha do Sado, Setubal a Garvão e seu ramal de Alvelade a Sines;

d) Linha do Pocinho a Miranda;

e) Linha de Ponte de Sor;

f) Primeiro troço da linha do Tamega, comprehendido entre a Livração e proximidades de Cavez;

g) Linha do Guadiana;

h) Linha da Regoa a Villa Franca das Naves;

i) Linha de circumvallação do Porto, do kilometro 2,5 da linha do Minho a Leixões;

j) Linha do baixo Alemtejo.

2.º A contractar com a Associação Commercial do Porto a construcção do prolongamento até Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã á Alfandega, nas condições prescriptas nas bases annexas á lei de 29 de agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não fôr essa construcção levada a effeito no praso n'ellas fixado.

3.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos do fundo especial dos caminhos de ferro, até á quantia de 500:000$000 réis á construcção dos lanços de estradas de accesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, cuja falta mais sensivel se torne, e de extensão não superior a 10 kilometros, contados das mesmas estações, considerados obras complementares d'estas, devendo a escolha dos lanços a construir ser precedida de proposta fundamentada do Conselho de Administração dos mesmos caminhos de ferro e a construcção ser realisada nas condições da maxima economia compativeis com os indispensaveis requisitos technicos.

§ unico. Constituirão receita do fundo especial de caminhos de ferro os augmentos dos impostos de transito e respectivo addicional e do sello nas linhas do Sul e Sueste, em relação á quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle relativa.

Art. 2.º O Governo dará annualmente conta ás Côrtes do uso que fizer d'esta auctorisação.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões das Commissões reunidas de Fazenda e Obras Publicas da Camara dos Dignos Pares do Reino, em 15 de maio de 1903. = *Telles de Vasconcellos* — *P. Victor* — *Marquez de Gouvêa* — *Conde d'Avila* — *Polycarpo Anjos* — *Conde de Azarujinha* — *A. de Azevedo Castello Branco* — *Arthur Hintze Ribeiro* — *Miguel Dantas* — *José da Silveira Vianna* — *Moraes Carvalho* — *Pereira e Cunha* — *Avellar Machado*, relator.

Proposição de lei n.º 53

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo:

1.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos pelo fundo especial dos caminhos de ferro do Estado — sem prejuizo da auctorisação conferida pela base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899, nem da execução das obras complementares das linhas em exploração e da acquisição do material circulante necessario — até á quantia de 7.000:000$000 réis á construcção, por troços successivos, das seguintes linhas complementares e tributarias das do Estado, classificadas por decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902:

www.ocomboio.net

a) Lanço da linha de Evora, comprehendido entre Estremoz e Villa Viçosa;

b) Linha da Regoa a Chaves e á fronteira;

c) Linha do Sado, Setubal a Garvão e seu ramal de Alvalade a Sines;

d) Linha do Pocinho a Miranda;

e) Linha de Ponte de Sor;

f) Primeiro troço da linha do Tamega, comprehendido entre a Livração e proximidades de Cavez;

g) Linha do Guadiana;

h) Linha da Regoa a Villa Franca das Naves;

i) Linha de circumvallação do Porto, do kilometro 2,5 da linha do Minho a Leixões;

j) Linha do baixo Alemtejo.

2.º A contractar com a Associação Commercial do Porto a construcção do prolongamento até Leixões do ramal do caminho de ferro de Campanhã á Alfandega, nas condições prescriptas nas bases annexas á lei de 29 de agosto de 1889, se pela Companhia das Docas do Porto e dos Caminhos de Ferro Peninsulares não fôr essa construcção levada a effeito no praso n'ellas fixado.

3.º A mandar applicar, dos recursos successivamente obtidos do fundo especial de caminhos de ferro, até á quantia de 500:000$000 réis, á construcção dos lanços de estradas de accesso das estações dos caminhos de ferro do Estado, cuja falta mais sensivel se torne, e de extensão não superior a 10 kilometros, contados das mesmas estações, considerados obras complementares d'estas, devendo a escolha dos lanços a construir ser precedida de proposta fundamentada do Conselho de Administração dos

mesmos caminhos de ferro e a construcção ser realisada nas condições da maxima economia compativeis com os indispensaveis requisitos technicos.

§ unico. Constituirão receita do fundo especial de caminhos de ferro os augmentos dos impostos de transito e respectivo addicional e do sello nas linhas do Sul e Sueste, em relação á quantia entregue ao Thesouro no exercicio de 1901-1902 e a elle relativa.

Art. 2.º O Governo dará annualmente conta ás Côrtes do uso que fizer d'esta auctorisação.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Palacio das Côrtes, em 12 de maio de 1903. = *Matheus Teixeira de Azevedo,* presidente — *Amandio Eduardo da Motta Veiga,* 1.º secretario — *José Joaquim Mendes Leal,* 2.º secretario.

Relatorio do uso da auctorisação concedida pela lei de 1 de julho de 1903, e do emprestimo realisado.

Senhores: — Em obediencia á prescripção do artigo 2.º da carta de lei de 1 de julho de 1903, cumpre me dar vos conta do uso feito pelo Governo da auctorisação que lhe foi concedida no artigo 1.º da mesma lei para a construcção de diversas linhas complementares e tributarias das do Estado e de lanços de estradas de accesso das estações.

A carta de lei de 14 de julho de 1899 creou o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, destinado a provêr aos encargos da construcção de linhas complementares, de obras novas nas linhas em exploração e de acquisição de material circulante, quer pela sua applicação immediata a esse fim, quer pela sua consignação, parcial ou total, ao serviço de quaesquer emprestimos realisados pelo Governo com egual destino.

No rapido crescimento das receitas d'esse fundo se baseou a previsão de poderem ser feitas em periodo relativamente curto, não só as linhas auctorisadas pela base 4.ª da citada lei, como outras não menos necessarias, cuja construcção, dentro dos limites da despeza de 7.000:000$000 réis, foi auctorisada pela carta de lei de 1 de julho ultimo.

www.ocomboio.net

Taes são as linhas de Villa Real a Chaves, do Pocinho a Miranda, da Livração a Cavez, da Regoa a Villa Franca das Naves, ao norte, e as do Sado e seu ramal de Sines, de Estremoz a Villa Viçosa, de Ponte de Sor e outras, ao sul.

Logo que esta providencia obteve o voto das Camaras, encarreguei o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado de fazer os estudos preparatorios da execução do plano delineado e de propôr, em harmonia com os preceitos da sua lei organica, as operações de credito possiveis e convenientes.

No seu proficiente parecer aquella corporação passou em revista as obras complementares necessarias.

Ponderou a necessidade de gastar em 1903-1904 mais 400:000$000 réis em acquisição de material circulante e continuar a fazer importantes acquisições nos annos seguintes, provendo á exploração de novos troços.

Das linhas a construir foi dada a primasia ao prolongamento do Barreiro a Cacilhas, de Faro a Villa Real, de Estremoz a Villa Viçosa, e ás linhas do Sado e Ponte de Sor, da Regoa a Chaves, do Pocinho a Miranda, da Regoa a Villa Franca das Naves, da Livração a Cavez e da circumvallação do Porto.

Seriam umas concluidas, e de outras construida a extensão compativel com os recursos disponiveis.

Juntando a essas obras a quantia de 500:000$000 réis para estradas de accesso das estações, calculou o Conselho que se poderiam despender, trabalhando activamente durante cinco annos, cerca de 11.000:000$000 réis, sendo 8.140:000$000 réis em construcção de novas linhas.

Os recursos do fundo especial, prudentemente calculados, permittiriam prover aos encargos das indispensaveis operações de credito.

Não seria, porém, conveniente effectuar desde já um emprestimo que abrangesse a totalidade das quantias necessarias.

Propôz por isso o Conselho que se realisasse uma operação na importancia de 3.000:000$000 réis, dividida em duas series, que permittiria effectuar, até fins de 1905, os trabalhos mais urgentes, e representada pela emissão de obrigações de 4 $^{1}/_{2}$ $^{0}/_{0}$, amortisaveis por sorteio ao par ou por compra no mercado abaixo do par.

Abstinha-se o Conselho de indicar preferencias em relação ao mercado externo ou interno, declarando que só o Governo era competente para decidir qual convinha escolher.

Lembrava finalmente a conveniencia de serem mensalmente entregues á Junta do Credito Publico as quantias necessarias para o serviço dos emprestimos.

De accordo com tão judicioso alvitre resolveu o Governo pedir propostas ás principaes casas bancarias para um emprestimo de 1.500:000$000 réis, deixando-lhes a liberdade de propôrem o typo das obrigações, que seria naturalmente accommodado ás tendencias do mercado, e perguntando se se responsabilisavam por segunda serie de obrigações de egual importancia emittida em 1904-1905.

Accordou-se em que os trabalhos preparatorios do emprestimo, cuja realisação incumbe ao Ministerio da Fazenda, corressem pelo Mi-

nisterio a meu cargo em vista das condições especiaes a que a lei o sujeita.

Foi encarregado o Conselho de Administração de receber as propostas.

No dia aprasado, 24 de julho, receberam-se duas propostas, do Banco Lisboa & Açores e da Sociedade Torlades, para a primeira serie apenas, baseadas ambas na emissão de 35:000 obrigações de 5 % e do valor nominal de 50$000 réis, tomadas firmes com o juro e amortisação semestraes e o periodo de amortisação de sessenta e cinco annos, sendo a annuidade de 91:179$550 réis.

Differiam apenas na quantia pedida para despezas de emissão e commissão (10:625$000 réis n'uma e 15:000$000 réis na outra).

O juro annual, pago aos semestres, attingia 5,88 %, superior portanto ao das inscripções pela cotação actual.

Pareceu, pois, conveniente abrir novo concurso, restringindo a liberdade de propôr, pela fixação do typo de 4 1/2 %, que o Conselho de Administração indicara e que é o da maior parte dos titulos similares no Paiz.

Foi tambem reduzido a sessenta annos o limite do praso de amortisação.

Receberam-se duas propostas no dia 19 de agosto.

A da Companhia dos Tabacos, que não fôra convidada e á qual a casa H. Burnay & C.ª transmittira o convite recebido, abstendo-se de propôr, baseava-se na emissão de 19:444 obrigações de 4 1/2 % de 90$000 réis, tomadas ao preço de 77$145 réis ou 1.500:000$000 réis effectivos.

A Companhia declarava não tomar desde

logo compromisso ácerca da segunda serie, para a qual faria, porém, opportunamente proposta, se as circumstancias o permittissem.

A proposta era omissa ácerca das épocas em que se devia realisar o pagamento do juro e da amortisação e da data inicial do juro.

Pedida aclaração d'este ponto, a Companhia declarou que o juro devia ser contado de 1 de julho proximo passado e o vencimento dos coupons effectuar-se em 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno.

A segunda proposta, da casa Fonseca, Santos & Vianna, dizia respeito a um emprestimo externo e subdividia-se em duas, relativa a primeira a 16:000 obrigações de 500 francos, de 4 1/2 %, tomadas a 419 francos, com a annuidade de 386:784 francos paga em 1 de janeiro e 1 de julho, com a data inicial de juro de 1 de julho proximo passado, e a segunda a 17:000 obrigações de 4 %, do mesmo valor nominal, tomadas a 395 francos, com a annuidade de 374:816 francos vincenda nas mesmas condições.

O juro annual, pago aos semestres, era pois respectivamente de 5 1/4 % para a proposta da Companhia, 5 1/3 % para as obrigações de 4 1/2 % da casa Fonseca, Santos & Vianna, e 5,06 % para as de 4 %.

A proposta mais favoravel era esta ultima, que, para mais, abria um vasto mercado externo ás obrigações de caminhos de ferro, papel que é n'elle apreciado.

Differia, porém, do typo indicado no programma e ficava sujeita ás vicissitudes dos cambios, o que não permittia fixar de antemão o encargo que d'ella adviria ao fundo especial.

www.ocomboio.net

Pedia na proposta a hypotheca do rendimento liquido de todos os caminhos de ferro do Estado, fórmula inadmissivel n'um concurso baseado na consignação da parte necessaria do fundo especial, garantia unica permittida pela carta de lei de 14 de julho de 1899.

Os effeitos juridicos da consignação e da hypotheca são diversos, como diversas são as receitas do fundo especial e o rendimento liquido dos caminhos de ferro, pois só parte d'estes lhe pertence, com outras receitas, como as fóra do trafego e o augmento do producto dos impostos, que não fazem parte do rendimento liquido.

Pedia-se ainda opção em determinadas condições para as quatro series seguintes.

Reservavam-se finalmente os proponentes a faculdade de antecipar a entrega das prestações com o desconto de 4 % ao anno, sem a faculdade correlativa de ser pelo Governo recusada essa antecipação.

Julguei, pois, necessario fazer aclarar a proposta, cujos termos podiam não corresponder á intenção do proponente no alcance das garantias exigidas.

Ao mesmo tempo convinha esclarecer as duvidas que poderia suscitar a proposta da Companhia dos Tabacos, quer sobre a sua capacidade legal para negociar o emprestimo, quer sobre a legitimidade de uma proposta que não fôra determinada por convite directo, ouvindo-se ácerca d'estes pontos o douto parecer do Procurador Geral da Corôa e Fazenda. Foi este de parecer: que a Companhia tinha, em vista da sua lei organica, a necessaria capacidade juridica para contractar o emprestimo; que da limitação da sua existencia legal a um praso inferior ao da amortisação do emprestimo nenhuma impossibilidade de o contractar derivava, pois o compromisso da Companhia findava com a entrega da ultima prestação do capital dentro do actual anno economico, subsistindo apenas o do Governo para com quaesquer possuidores das obrigações; que o facto de não ter havido convite directo não invalidava a proposta.

A casa Fonseca, Santos & Vianna, em resposta ao pedido de aclarações que lhe fôra dirigido, declarou que renunciava á garantia hypothecaria, acceitando a consignação do fundo especial, comtanto que 40 % das respectivas receitas annuaes ficassem sempre livres de encargos de emprestimos para obviar a qualquer depressão accidental.

Por essa occasião ampliava a proposta á segunda serie de obrigações de 4 %, tomadas em 1904-1905 nas condições da primeira, sob a reserva de não ser, nos dois mezes que precedessem a entrega dos titulos, inferior: a 96 % a cotação da renda franceza, então a 98, e a 60 % a da divida externa portugueza, então a 62.

Mantinha a opção para as tres series seguintes, offerecendo o preço firme de 405 francos, equivalente ao juro de 4.94 %.

Entretanto a Companhia, vindo de encontro ás objecções que poderia suscitar o contracto por uma unica serie, offereceu-se para tomar a segunda serie em 1904-1905 nas mesmas condições da primeira, se o Governo quizesse. Não ultrapassaria este, acceitando a offerta, os limites traçados no programma do concurso, em que, além da proposta para o emprestimo de

1.500:000$000 réis, se pedia aos proponentes que declarassem se tomavam ou não segunda serie.

Carecia o assumpto de ser cuidadosamente ponderado, não tanto pela cifra do emprestimo, como por ser este o termo inicial da serie de operações que a lei faculta e o fundo especial comporta, estabelecendo, pois, precedente para as seguintes a que vae abrir mercado.

A circumstancia de se basear a proposta mais favoravel da casa Fonseca, Santos & Vianna na emissão de obrigações de typo diverso do que no concurso fôra tomado para base e de ser incerto o encargo contrahido em ouro, sujeito portanto ás vicissitudes dos cambios, levou o Governo a preferir a proposta da Companhia, restando decidir se o contracto devia abranger duas series, ou ser limitado a uma. Qualquer das duas soluções estava de accordo com o programma do concurso e era acceita pela Companhia.

As condições da operação eram favoraveis e havia manifesta vantagem em assegurar recursos para a execução de mais largo plano de trabalhos, conforme fôra proposto.

A cotação de outros titulos internos, que não teem as garantias especiaes inherentes ás obrigações que vão ser creadas, permittia, porém, esperar que mais tarde se possam obter com menor encargo recursos, que só em 1905 são necessarios. Resolveu, pois, o Governo acceitar o compromisso da Companhia relativamente á segunda serie, tornando-se porém a sua realisação dependente de prévio aviso do Governo dentro de praso determinado, com o qual findaria esse compromisso.

Não concordou a Companhia com essa modificação do compromisso offerecido, que não podia aliás ser-lhe imposta, e por isso resolveu o Governo limitar a operação á primeira serie, conforme a proposta primitiva, depois das indispensaveis negociações do contracto (que não podiam deixar de ser demoradas, por ter de intervir n'ellas o *comité* de Paris, conforme os estatutos da Companhia), independentes, pela maior parte, da cifra do emprestimo.

As condições estipuladas foram as do concurso e da proposta, fundadas na lei vigente e completadas com uma clausula, que, sem outhorgar privilegios de especie alguma á Companhia nem poder ser relacionada com os seus contractos com o Estado, assegura áquella, como pede a equidade, a faculdade de apresentar propostas para as futuras emissões, quer sejam feitas por concurso, quer sem elle, em egualdade de condições com outras entidades que sejam ouvidas.

A clausula que respeita a absoluta isenção de impostos ou deducções, assegurada aos titulos do emprestimo, não podia ter outra redacção que restringisse a latitude da garantia perceptivamente estipulada na base 3.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899.

Tal é, Senhores, a historia do contracto que o Governo celebrou, conscio de que iniciava em bons termos as operações de credito necessarias para o desenvolvimento da viação accelerada.

Nenhum encargo advem d'elle ao orçamento geral do Estado e portanto ao contribuinte, visto representar a quantia consignada ao seu serviço uma pequena fracção das receitas crescentes do fundo especial.

www.ocomboio.net

Assegurados assim os recursos, era indispensavel rectificar o orçamento do fundo especial para 1903-1904, accrescentando ás receitas previstas o producto do emprestimo, e ás despezas o serviço d'este e a distribuição dos recursos obtidos. Seja-me licito reproduzir essa justificação, feita no relatorio que precedeu o decreto de 21 de outubro ultimo.

«No orçamento ordinario dos caminhos de ferro do Estado para o corrente anno economico foram orçadas em 410:000$000 réis as receitas provaveis do fundo especial, destinando-se a quantia de 150:000$000 réis á compra de material circulante e 260:000$000 réis á construcção de linhas e a obras novas nas linhas em exploração.

«Agora, que accresce ás receitas ordinarias presentes a quantia de 1.500:000$000 réis, indispensavel se torna a revisão do orçamento, que, em circumstancias normaes, só passado o primeiro semestre do anno economico é feita.

«Foi essa consideração que me levou a preparar o presente projecto de decreto, com a tabella annexa, baseada na proposta do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, conforme preceitua o artigo 61.º do regulamento citado. As receitas deverão ser elevadas a 1.950:000$000 réis, accrescentando-se-lhes, além do producto do emprestimo, a quantia de 40:000$000 réis, que, nos termos do artigo 19.º da carta de lei de 12 de junho de 1901, tem de ser entregue pela Camara Municipal de Setubal para a construcção do prolongamento do caminho de ferro desde a estação actual até á margem do Sado.

«Na respectiva distribuição convem dar a

preferencia aos melhoramentos indispensaveis nas linhas existentes, como acquisição de material circulante e de machinas-ferramentas, obras novas e complementares, cujos encargos não podem ser considerados despezas de exploração, e por lei incumbem ao fundo especial.

«Entre esses melhoramentos figura a construcção da ponte do Pinhão e das estradas de accesso das estações, que em virtude do decreto de 2 de junho e do n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho ultimo constituem encargo do fundo especial.

«Na distribuição proposta foram incluidas as despezas já auctorisadas e pagas no trimestre findo, visto abranger o orçamento a totalidade das receitas e despezas do anno economico.

«Com a quantia de 500:000$oco réis, destinada para material circulante, são adquiridas doze locomotivas Compound, já contractadas, e duas locomotivas-tenders, o que permittirá operar transformação profunda dos horarios dos comboios de passageiros em ambas as linhas do Estado e melhorar o serviço de mercadorias. Para as linhas do Minho e Douro estão sendo feitas trinta e quatro carruagens de novos typos aperfeiçoados e cincoenta wagons, e para as do Sul e Sueste continuará a feitura nas officinas do Barreiro de wagons e carruagens.

«Incluiu-se n'aquella verba a collocação de freios automaticos no material de ambas as direcções, completada com a collocação de apparelhos de rebate, com que veem já dotadas as novas carruagens e que permittem aos passa-

geiros pedir soccorro, fazendo parar o comboio.

«Conta-se com a acquisição de guindastes para as estações do Barreiro e Porto-A e de barcaças para o serviço fluvial do Sul e Sueste.

«A compra de diversas machinas-ferramentas para as officinas e a ampliação da estação electrica para a illuminação e distribuição de energia electrica nas do Barreiro, não foram esquecidas. Para os melhoramentos enumerados foi destinada a quantia de 25:000$000 réis.

«As obras de abastecimento de aguas, que por vezes é escasso e em que deve ser attendida a qualidade das aguas, algumas das quaes, hoje usadas, são pouco proprias á duração do tubular das caldeiras, são dotadas com uma verba de 15:000$000 réis.

«A' ampliação de estações, construcção de marquezas, de caes cobertos, de casas de habitação do pessoal, de passagens superiores destinadas a evitar o transito publico em estações de muito movimento, e outros melhoramentos que estão sendo realisados ou vão ser ordenados, destinou-se a importante verba de 160:000$000 réis.

«Para a construcção das pontes do Pinhão e do Pocinho, contractadas e em execução, a verba de 80:000$000 réis no actual anno economico é sufficiente.

«A' construcção de estradas de accesso das estações vae-se imprimir a conveniente actividade, concluindo-se umas e começando-se outras que serão concluidas no proximo anno economico, no qual convirá dar o maximo incremento á construcção das estradas que mais podem concorrer para o augmento do trafego nas linhas do Estado.

«A verba de 80:000$000 réis, agora incluida na distribuição proposta, será provavelmente reforçada quando se proceder á revisão do orçamento dos caminhos de ferro do Estado, nos termos do artigo 30.º do regulamento de 2 de novembro de 1899.

«As verbas enumeradas e destinadas a melhorar as condições de exploração nas linhas existentes sommarão pois a avultada quantia de 820:000$000 réis, á qual ha que juntar 84:607$080 réis, serviço do emprestimo, para determinar as disponibilidades que podem ser consagradas ao estudo e construcção de novas linhas e que attingem 1.005:392$920 réis.

«Urge acabar a estação do Porto, cuja plataforma se concluiu ha pouco, e construir a estação de Contumil, subsidiaria da de Campanhã, conforme Vossa Magestade houve por bem determinar por decreto de 10 de setembro ultimo.

«A verba de 120:000$000 réis no actual anno economico é mais que sufficiente para um largo desenvolvimento de trabalhos.

«A' construcção da linha da Regoa a Villa Real convem dar o maximo desenvolvimento, contando já com acquisição de material fixo que tem de se fazer; por isso se eleva a 240:000$000 réis a respectiva dotação.

«A linha do Pocinho a Miranda deve ser construida sem demora em vista da sua benefica funcção economica e de superiores considerações da justiça distribuitiva.

www.ocomboio.net

«O decreto de 15 de julho ultimo, que alterou a sua classificação, eliminando a parte de via larga entre o Pocinho e Carviçaes, que pelo seu elevadissimo custo impedia a construcção da linha, removeu o principal obstaculo á realisação de tão util melhoramento, sem prejudicar as condições de exploração dos valiosos jazigos ferriferos de Roboredo.

«A construcção já assegurada, da ponte do Pocinho sobre o Douro, que, além de ligar os dois troços da estrada real n.º 9, hoje separados pelo rio, é a primeira e a mais importante obra da linha do Pocinho a Miranda, representa um passo decisivo para a sua realisação. O estado de adeantamento dos estudos da 1.ª secção permitte prevêr o começo dos trabalhos na margem direita ainda no presente anno economico, para o que se destinou uma verba de 50:000$000 réis, devendo-se dar á construcção o conveniente incremento no anno proximo futuro.

«A linha do Tamega é, sem duvida, uma das mais importantes que ao norte do Mondego urge construir, e deveria ter sobre todas a precedencia, se a necessidade de ligar uma capital de districto com a rede ferro-viaria não tivesse feito emprehender com justa razão a construcção da linha da Regoa por Villa Real a Chaves. Não deixa por isso de ser importantissimo melhoramento, que deve ser realisado o mais cedo possivel, a construcção do troço da Livração a Cavez, que está sendo estudado.

«A falta de projecto e a exiguidade relativa da verba a distribuir oppunham-se a que essa linha fosse contemplada. Se no proximo anno

economico se effectuar, como é possivel e necessario, a emissão de nova serie de obrigações, convirá sobremodo iniciar a sua construcção. Entretanto contou-se com a verba para os estudos, tanto d'esta linha como de outras que figuram na carta de lei de 1 de julho ultimo, e cuja construcção não póde por emquanto ser começada.

«Na rede complementar ao sul do Tejo figura, em primeiro logar, como a sua capital importancia exige, o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, para cuja construcção por empreitada geral vae ser aberto concurso. O praso d'este e a demora inevitavel na realisação dos trabalhos preparatorios permittem limitar á modesta verba de 60:000$000 réis a dotação necessaria para o corrente anno economico.

«Ao rendoso e facil prolongamento de Faro a Villa Real, quasi concluido até á Fuzeta, na extensão de 20 kilometros, convem imprimir grande actividade. Está approvado o projecto até além de Tavira e em concurso as respectivas empreitadas. Acha-se muito adeantado o projecto definitivo da parte comprehendida entre Tavira e Villa Real. Para o corrente anno conta-se, pois, com a dotação de 240:000$000 réis, que abrange a despeza paga no primeiro trimestre.

«A' construcção do prolongamento da linha de Evora entre Estremoz e Villa Viçosa vae ser dado inicio e activo incremento, como convem, contando-se por isso com a verba de 130:000$000 réis.

«A linha do Sado é, a par do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, a de maior impor-

tancia economica e mais instante necessidade ao sul do Tejo.

«Está elaborado e approvado o projecto do primeiro lanço da estação de Setubal á margem do Sado, cuja construcção, prescripta já nas leis de 24 de março de 1883 e 14 de julho de 1899, vae ser começada, dando se-lhe o maximo desenvolvimento.

«Do segundo lanço da estação nova de Setubal ao Pinheiro, que abrange a maior difficuldade a vencer, constituida pela travessia do esteiro de Marateca, está adeantado o estudo, que tinha de ser baseado n'um vasto e arduo levantamento hydrographico, executado na quadra do anno menos propria para trabalhos de campo em zona palustre, como aquella.

«No Valle do Sado a execução de estudos durante o verão seria violencia condemnavel em vista da insalubridade da região; aguardou-se por isso o fim do outomno para organisar as brigadas que os hão de fazer.

«Na construcção do primeiro lanço póde-se trabalhar activamente e no segundo podem ainda ser construidos os primeiros kilometros no presente anno economico, logo que haja projecto approvado, pelo que se contou com a dotação de 120:000$000 réis para a linha do Sado. Em 1904-1905 deverá a dotação ser a maior possivel em vista da sua excepcional importancia.

«A linha de Ponte de Sor, de incontestavel importancia economica e de facil construcção, é um dos mais valiosos complementos das linhas do Sul e Sueste.

«Estão adeantados os estudos, achando-se já approvado o ante projecto de dois lanços,

cujos projectos definitivos dentro em pouco estarão em condições de ser executados e que abrangem o troço de Evora a Arraiolos.

«Contou se, pois, com uma dotação de 80:000$000 réis para esta linha.

«Este fraccionamento de trabalhos resultou do criterio em que se fundou a carta de lei de 1 de julho ultimo e que no relatorio da respectiva proposta foi largamente justificado. Partindo-se de linhas em exploração, os troços successivos em relação a cada linha complementar, mas simultaneamente construidos em diversas, permittem ir alargando pouco a pouco a zona servida, com a maxima economia de construcção e exploração e segundo a mais equitativa e prudente distribuição de beneficios pelas regiões tributarias das linhas do Estado.

«Iniciado como se encontra o recurso ao credito em boas condições, sem o minimo encargo para o orçamento geral do Estado; aberto o caminho ás obrigações de caminhos de ferro, que teem nas largas e crescentes disponibilidades do fundo especial segura garantia, está dado o primeiro passo para a completa vigencia do regimen benefico que tem por fundamento a lei de 14 de julho de 1899.

«E', pois, de esperar que se continuem a tirar d'elle os fructos de que é susceptivel, proseguindo nos annos seguintes activamente a construcção das linhas complementares.»

www.ocomboio.net

A distribuição feita na tabella annexa ao decreto citado foi a seguinte:

Acquisição de material circulante . . .	500:000$000
Obras novas nas linhas em exploração, machinas-ferramentas, guindastes, material para o serviço fluvial, renovação de pontes	160:000$000
Construcção de estradas de accesso das estações (n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho de 1903) . . .	80:000$000
Construcção das pontes do Pinhão e do Pocinho (decreto de 7 de dezembro de 1901).	80:000$000
Estudos e construcção de linhas:	
Linha do Pocinho a Miranda	50:000$000
Linha da Regoa por Villa Real a Chaves.	240:000$000
Estação central do Porto e estação de Contumil ao kilometro 2,5 da linha do Minho	120:000$000
Prolongamento do Barreiro a Cacilhas .	60:000$000
Prolongamento de Faro a Villa Real . .	240:000$000
Prolongamento de Estremoz a Villa Viçosa	130:000$000
Linha do Sado, incluindo o prolongamento desde a estação de Setubal á margem do Sado	120:000$000
Linha de Ponte de Sor.	80:000$000
Estudos das linhas enumeradas na carta de lei de 1 de julho de 1903 a que não é dada dotação especial . . .	5:392$320
Serviço do emprestimo contractado . .	84:000$000
Total . . .	1.950:000$000

Cumpre-me agora indicar, em relação a cada linha, o que ha feito para cumprimento da lei, segundo a ordem por que n'ella são enumeradas.

Estremoz a Villa Viçosa. — Está já em construcção a actual estação de Estremoz e a de Borba, tendo sido as terraplenagens e obras de arte divididas em seis empreitadas, já adjudicadas, cujas importancias sommam 78:966$000 réis.

Vão ser adquiridos os carris necessarios.

Está-se procedendo ao estudo de uma variante entre Borba e Villa Viçosa, devendo dentro de um anno proximamente estar a linha concluida, ou quasi, até Villa Viçosa na extensão de 23 kilometros.

O orçamento total do lanço, que não será attingido, é de 299:000$000 réis.

Regoa a Chaves e á fronteira. — Estão adjudicadas e em construcção as terraplenagens e obras de arte, da Regoa a Villa Real, na extensão de 24 kilometros, sommando a importancia das seis empreitadas em que foram divididas 175:910$000 réis.

Vão ser adquiridos os carris e o material circulante indispensavel e estão já contractadas as travessas, podendo-se esperar que dentro de pouco mais de um anno possa ser aberta a linha á exploração. O custo total do troço, incluindo o material circulante, não deverá exceder 400:000$000 réis.

Vão começar os estudos para além de Villa Real.

Linha do Sado. — Effectuou-se o estudo de dois troços de linha que offereciam sérias difficuldades, constituidos um pelo prolongamento através da cidade de Setubal, desde a estação actual até á margem do Sado, o outro pela

travessia do esteiro de Marateca, reconhecida exequivel em boas condições. Póde-se, pois, tornar effectiva a disposição da lei, que deu Setubal por ponto obrigado á linha do Sado, como convem.

Está approvado o projecto do 1.º lanço, feitas quasi todas as expropriações e adjudicada por 32:000$000 réis a primeira empreitada de terraplenagens e obras de arte. Depende a seguinte de um accordo com a Camara de Setubal, baseado no projecto que esta está elaborando de rectificação da margem junto da nova estação.

Estão adeantados os estudos de Setubal até Grandola, ponto obrigado da linha, segundo o decreto de 27 de novembro de 1902, baseado nos resultados do inquerito e no voto das corporações competentes e conforme com as conveniencias regionaes. Dentro de pouco tempo poderão ser iniciadas as terraplenagens do lanço entre a nova estação de Setubal e a margem direita do esteiro de Marateca. Póde-se computar em 175:000$000 réis o custo dos dois lanços até Marateca.

Pocinho a Miranda. — Deu-se começo á construcção da ponte para estrada e caminho de ferro, contractada nos termos do decreto de 5 de dezembro de 1901, em obediencia ao § 2.º da base 4.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Está quasi concluido o projecto do 1.º lanço da linha entre o Pocinho e Moncorvo, na extensão de 13 kilometros, cuja construcção será dentro em pouco iniciada, proseguindo activamente os estudos.

O 1.º lanço, incluindo a ponte, deverá custar 400:000$000 réis.

Linha de Ponte de Sor. — Elaborou-se o ante projecto da parte entre Evora e Mora e está approvado o projecto definitivo do 1.º lanço, de Evora á Senhora da Graça de Divor, orçado em 142:870$000 réis, e cuja infrastructura vae ser posta a concurso.

Livração a Cavez. — Limitei-me a mandar elaborar o projecto, aguardando recursos para a construcção.

Linha do Guadiana. — Mandei proceder ao estudo do troço de Evora a Reguengos, devendo-se seguir o estudo dos outros troços.

Regoa a Villa Franca das Naves. — Vae ser opportunamente elaborado o projecto.

Circumvallação do Porto. — Está quasi concluido o projecto.

Estão feitas as expropriações e adjudicadas as terraplenagens e aqueductos da estação de Contumil, entroncamento d'esta linha e estação subsidiaria da de Campanhã.

Linha do Baixo Alemtejo. — Vae ser estudada opportunamente.

Prolongamento do ramal da Alfandega ate Leixões. — Está quasi concluida a revisão do projecto e o estudo de uma variante, com o traçado marginal, para a escolha definitiva, entre as directrizes estudadas, da solução mais conveniente, que sirva de base ao cumprimento do disposto no n.º 2.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho ultimo.

Estação Central do Porto. — Está adeantada a construcção do caes coberto de mercadorias e das plataformas e começou-se a do edificio de passageiros, não tendo podido ser activados os trabalhos por causa do mau tempo.

Estradas de accesso das estações. — Por conta

www.ocomboio.net

da verba de 80:000$000 réis, destinada para estas obras, estão já adjudicados os seguintes trabalhos:

Conclusão da estrada de accesso da estação de Ourique	6:890$000
Conclusão da estrada de accesso da estação de Odemira.	12:435$000
Conclusão da estrada de accesso da estação do Pinhão	25:550$000
Primeiro lanço da estrada de accesso da estação da Ferradosa	9:640$000

Foram auctorisados os lanços das estações de Aregos e Ermida á estrada real n.º 34, na importancia de 21:100$000 réis, e aguarda-se o projecto definitivo da ligação da ponte de Mosteirô com a estrada do mesmo nome.

O resto da dotação de 80:000$000 réis foi destinado á conclusão da estrada de accesso de Meinedo e aos caminhos de ligação de varias estações com os caes do Douro.

Na escolha das estradas deu-se a preferencia ás que podiam ficar concluidas.

* * *

Os compromissos tomados por contractos e adjudicações estão por ora muito áquem da dotação destinada, cujo remanescente será gasto no proximo anno economico.

A despeza processada por conta do fundo especial e feita com obras complementares, material circulante e novas construcções attingiu

nos primeiros sete mezes do presente exercicio 302:154$659 réis.

O custo total dos lanços cuja construcção foi iniciada deverá ser o seguinte, approximadamente:

Estremoz a Villa Viçosa (23 kilometros) .	299:000$000
Regoa a Villa Real, incluindo material circulante (24 kilometros).	400:000$000
Setubal a Marateca (9 kilometros). . .	175:000$000
Pocinho a Moncorvo, incluindo a ponte sobre o Douro (13 kilometros). . .	400:000$000
Evora á Senhora da Graça de Divor (14 kilometros).	143:000$000
Total . . .	1.417:000$000

A esta quantia, necessaria para a construcção dos lanços indicados, ha que juntar:

Conclusão do troço de Faro a Villa Real .	500:000$000
Estações do Porto e Contumil	300:000$000
Estradas	80:000$000
Ponte do Pinhão	104:000$000
Dotação das obras do Barreiro a Cacilhas, dois annos	400:000$000
Material circulante, em dois annos . .	600:000$000
Obras complementares, em dois annos .	100:000$000
Serviço do emprestimo, em dois annos .	168:000$000
Total . . .	2.252:000$000

Juntando a esta somma a precedente, attinge-se um total de 3.670:000 réis proximamente, limite da despeza do fundo especial a pagar no corrente anno economico, no seguinte e ainda parte no de 1905-1906, em vista dos prasos de garantia, que decorrem até pagamento dos decimos.

Contando-se para este anno economico com 1.910:000$000 réis de receita a que devemos juntar a receita dos dois annos seguintes, que orça por 950:000$000 réis, teremos, para os tres annos economicos, 2.860:000$000 réis, que juntos aos 1.500:000$000 réis da 2.ª serie do emprestimo, que deve ser emittida no anno economico proximo futuro, perfazem 4.360:000$000 réis, havendo pois recursos para auctorisar a construcção de novos lanços.

Quando por circumstancias imprevistas se demorasse essa emissão, o systema de construcção por pequenos troços a partir das linhas exploradas e por empreitadas parciaes seguido para a infrastructura, deixando para a administração a acquisição directa e o assentamento do material de via, permitte proporcionar os compromissos aos recursos, espaçando a conclusão de um ou outro lanço, conforme o exigirem as disponibilidades com que se conte. O essencial é não tomar compromissos sem ter de antemão assegurados os recursos precisos para os satisfazer.

Por este systema, continuando a emittir mais algumas series de obrigações, cujos serviços comportam largamente as disponibilidades do fundo especial, poder-se-ha continuar a construcção das linhas começadas.

A abertura á exploração dos novos troços augmentará os recursos, tirando-se assim abundantes fructos do regimen traçado na lei de 14 de julho de 1899 e completado pela de 1 de julho de 1903.

Pelos esclarecimentos que deixo expostos, podereis, pois, certificar-vos de que não foi méra visualidade a auctorisação concedida na

carta de lei de 1 de julho do anno findo. Nem ficou letra morta, nem foi temerariamente usada, de modo que o futuro fique compromettido.

Verificaram-se, pois, as minhas previsões e respeitaram-se os compromissos tomados pelo Governo, quando ha um anno solicitou a auctorisação que por aquelle lhe foi concedida.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 18 de março de 1904. — *Conde de Paçô-Vieira.*

www.ocomboio.net

Proposta de lei para a concessão de garantia de juro aos caminhos de ferro do Minho, de 30 de janeiro de 1904.

Senhores: — Tenho a honra de submetter á vossa esclarecida apreciação uma proposta de lei relativa á concessão, com garantia de juro, das linhas de Braga a Guimarães, de Braga a Monsão e de Vianna a Ponte da Barca, para a qual está correndo o praso do concurso, que nenhum effeito poderá porém surtir sem a necessaria auctorisação legislativa.

Para justificar esta iniciativa do Governo basta reproduzir o relatorio do decreto de 24 de dezembro ultimo, em que historiei as diligencias feitas para a construcção d'aquellas linhas, nos termos das leis vigentes, e procurei justificar o recurso á garantia de juro.

Escrevia então: — «Senhor. — A carta de lei de 1 de julho do corrente anno obedeceu, nas suas disposições, ao proposito de impulsionar a construcção de linhas complementares dos caminhos de ferro do Estado, tão vivamente quanto o permittam os recursos crescentes do fundo especial, instituido pela carta de lei de 14 de julho de 1899.

Se convinha reservar para o Estado a construcção e exploração da maior parte d'essas linhas, algumas ha que, pelas circumstancias es-

peciaes em que se encontram, bem podem ser confiadas á iniciativa particular, devidamente estimulada e amparada. Assim as linhas do Valle do Lima, de Braga a Guimarães e do Alto Minho (Braga a Monsão), entre si ligadas em Ponte da Barca, constituem um grupo assás importante, e completam e dividem, com a linha do Minho e o ramal de Braga, uma das malhas mais notaveis da nossa rede ferro-viaria.

A população dos concelhos por ellas atravessados é superior a 300:000 almas. Os calculos mais seguros, fundados em bases subministradas pelas linhas em exploração na provincia do Minho, demonstram a probabilidade de remuneração sufficiente do capital, sem mais auxilios do Estado que os offerecidos nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Por isso, no relatorio da proposta que foi convertida em carta de lei de 1 de julho ultimo, tive a honra de accentuar as razões que me levaram a excluir aquellas linhas das que o Estado devia construir e explorar. Por decreto de 27 de abril dignou-se Vossa Magestade mandar abrir concurso para a concessão das referidas linhas, nos termos da citada base 5.ª

Tão certa se me afigurou a remuneração do capital desde o começo da exploração que o facto de ficar deserto o concurso que se devia effectuar em 19 de agosto não abalou a minha convicção, levando-me a propôr a abertura de novo concurso com as mesmas bases, que Vossa Magestade houve por bem determinar por decreto de 10 de setembro ultimo. Para que surtissem effeito as diligencias do Governo, encontrando correspondencia no appello á iniciativa privada, tornava-se necessaria activa,

criteriosa e insistente propaganda por parte dos interesses regionaes, que longe de entibiar esforços ou de formular exigencias onerosas esclarecesse e animasse o capital, naturalmente retrahido e baldo de confiança, a aventurar-se a um commettimento cuja proficuidade podia ser comprovada com dados numericos irrecusaveis. Haja vista a fórma porque a linha de Mirandella a Bragança encontrou concorrente, mercê da devoção civica e da fé inabalavel dos promotores d'esse melhoramento.

Ha pouco ainda, de analogas diligencias resultou haver concessionario para a linha de Portalegre, que não offerece melhores elementos de trafego que as do Minho. Seja como fôr, a inanidade dos dois concursos effectuados exige que outro caminho seja seguido para contemplar a região minhota com a quota parte que lhe pertence nos beneficios da viação accelerada. A construcção directa pelo Estado, n'um futuro proximo, não cabe nos recursos disponiveis, que teem mais justificada applicação n'outras regiões do Paiz, como a zona entre Douro e Sabor, o Valle do Sado e outras, a que faltam as estradas que o Minho já possue em muito maior proporção. Occorre, pois, naturalmente, o alvitre da construcção com garantia de juro, que, sem trazer ao Estado encargo superior ao que resultaria da applicação da lei de 14 de julho de 1899, dissipa os receios do capital, de não ter desde logo remuneração certa.

Que essa fórma de concessão applicada ás linhas do Minho não depaupera o fundo especial, é facil demonstral-o.

Para isso não é preciso recorrer a calculos mais ou menos falliveis do trafego provavel,

www.ocomboio.net

baseados na população da zona tributaria, população superior a 300:000 almas, como já foi ponderado, e que comprehende a de centros tão importantes como Vianna, Braga e Guimarães. Basta comparar as linhas a construir com as do Minho, da Povoa e de Guimarães.

O rendimento bruto kilometrico d'estas (excluindo os impostos) nos primeiros annos da sua exploração foi o seguinte:

Linha do Minho. . .	2:200$000 réis
Linha da Povoa . . .	1:300$000 réis
Linha de Guimarães. .	1:400$000 réis

ou em média 1:600$000 réis, que hoje é superior já a 2:700$000 réis. Não será inferior áquella média o rendimento inicial das novas linhas. A despeza inicial de exploração economicamente organisada não deve exceder 700$000 a 800$000 réis, sendo portanto certo um rendimento liquido inicial de 800$000 réis.

A construcção das linhas nas condições prescriptas no decreto de 27 de abril, isto é, com curvas de 75 metros de raio, póde ser levada a effeito sem obras de arte dispendiosas, podendo-se fixar no maximo de 20:000$000 réis o capital tomado para base da garantia de juro. Se fôr garantido áquelle capital kilometrico o juro de 5 %, egual ao que foi estipulado para a linha Torres-Figueira-Alfarellos, bastará limitar a 3 % o maximo adeantamento constituido pela garantia, limite que n'aquella linha é de 2 %. Convem notar que, tendo sido de 1:200$000 réis a média do seu rendimento kilometrico nos primeiros tempos, bastaram quinze annos para que o crescimento d'elle venha a dispensar a

garantia concedida, entrando agora no periodo do reembolso. Para definir claramente e limitar a responsabilidade assumida, póde-se fixar em 150 kilometros a extensão garantida, proximamente egual á dos ante projectos, á qual corresponderá o capital de 3.000:000$000 réis, não podendo, pois, a garantia exceder o limite de 90:000$000 réis ou 600$000 réis por kilometro, para o que seria preciso que o rendimento liquido não excedesse 400$000 réis ou o rendimento bruto 1:100$000 réis.

A encontrar com a garantia, recebe o Estado o producto dos impostos de transito e sello, que excederá 15:000$000 réis e o augmento da receita liquida nas linhas do Minho e Douro, proveniente do affluxo do trafego das novas linhas, não inferior a 45:000$000 réis.

Na peor das hypotheses, assás improvavel, o encargo será, pois, de 30:000$000 réis. E se a construcção das linhas fôr gradual, deixando-se a do troço dos Arcos de Valle de Vez a Monsão, a mais cara e menos rendosa, para quando esteja concluida a dos outros troços, o encargo d'elle proveniente sobrevirá apenas no momento em que se acham já esses em plena exploração.

Para incitar a concorrencia, algumas vantagens mais podem ser proporcionadas ao capital, consistindo nas isenções de impostos e outros auxilios proporcionados pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899.

Reduz-se, pois, a providencia que tenho a honra de submetter á esclarecida apreciação de Vossa Magestade á abertura de terceiro concurso nos termos da lei citada, com a modificação de ser substituida a cedencia de impostos de transito e sello e a partilha de receitas du-

rante trinta annos, pela garantia de juro, limitada conforme indiquei.

E como essa modificação não póde ser feita sem lei especial, a validade do contracto que haja de ser celebrado provisoriamente ficará dependente de auctorisação legislativa para o tornar definitivo.

As conveniencias locaes exigem que o traçado, sahindo de Vianna pela margem direita, atravesse o Lima em Lanhezes, devendo a ponte ser aproveitada para a viação ordinaria, o que torna mais dispendiosa a sua construcção. Justo é, pois, que se conceda a portagem em compensação d'esse encargo addicional.

Senhor. — Apoz a quasi completa paralysação, por muitos annos, da construcção de linhas ferreas, resurge uma actividade de bom agouro, em que o Estado e as emprezas concessionarias procuram á compita dotar o Paiz com tão essenciaes instrumentos do seu progresso economico. Está prestes a concluir-se a tão necessaria ligação do Sul com o Norte, pela linha de Sant'Anna, seguindo-se a não menos util ligação que vae ser feita entre Evora e Ponte de Sor. O littoral do Algarve ficará em breve servido pelo prolongamento até Villa Real. O prolongamento do Barreiro a Cacilhas dará á linha do Sul o terminus conveniente.

O Valle do Sado, em que jazem tantas riquezas desaproveitadas, será em futuro proximo percorrido pela locomotiva.

A linha de Evora deixará de permanecer em Estremoz sem continuação, prolongando-se até Villa Viçosa e ligando-se com o alto Alemtejo pela linha de Portalegre. A linha do Valle do Vouga, depois de removidas as difficuldades que

pareciam impedir a sua construcção, vae ser mais uma realidade auspiciosa. Bragança, Villa Real e a região mirandeza não tardarão em vêr paga uma divida em aberto pela sua partilha nas commodidades de viação accelerada.

Para ir de Villa Real a Chaves, da Livração a Cavez, da Regoa a Villa Franca, não faltarão recursos no momento opportuno.

Trabalha-se activamente na construcção do troço de Guimarães a Fafe. Resta, pois, abrir no Minho caminho seguro á iniciativa privada. Entretanto, os estudos e trabalhos preparatorios para a classificação da rede complementar do centro do Paiz, determinada por decreto de 27 de setembro de 1899, virão, pela classificação respectiva, subministrar a base indispensavel para que de norte a sul se possa ir trabalhando segundo um plano methodico, gradual e prudentemente executado, para accelerar a conclusão dos principaes lineamentos da nossa rede ferroviaria.

A esse criterio obedece o presente projecto de decreto, que, ouso esperal-o, Vossa Magestade se dignará approvar.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 24 de dezembro de 1903.»

Taes foram os fundamentos da providencia então submettida á sancção de El-Rei.

Nada mais se me afigura necessario ponderar-vos em abono do alvitre adoptado para proporcionar á provincia do Minho em mais larga escala os beneficios da viação accelerada, alvitre de que não resultará onus sensivel para o fundo especial.

www.ocomboio.net

Póde-se com effeito vaticinar afoitamente que o encargo da garantia de juro não excederá o augmento de recursos do mesmo fundo proveniente de affluxo do trafego das novas linhas á do Minho e do rendimento dos impostos de transito e sello.

Em taes condições pareceu me ter particular opportunidade o recurso á garantia de juro. Os poderes publicos cumprem assim o seu dever suscitando e amparando a iniciativa privada, para a qual appellam.

A' região interessada cumpre diligenciar que esse appello não seja baldado.

Tenho, pois, a honra de vos apresentar a seguinte

Proposta de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo a contractar, precedendo concurso publico, a construcção e a exploração por noventa e nove annos das linhas ferreas de Braga a Guimarães, do Alto Minho-Braga a Monsão e do Valle do Lima-Vianna a Ponte da Barca em conformidade com as bases annexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º E' revogada a legislação em contrario.

Base 1.ª — A concessão terá por objecto a construcção e exploração:

a) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas da Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga em prolongamento do anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monsão;

c) De um caminho de ferro chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até ás proximidades de Lanhezes, e atravessando ahi o rio vá por Ponte do Lima a Ponte da Barca, ligando-se ali com a linha antecedente.

Base 2.ª — O concessionario fará o deposito de 8:000$000 réis por cada uma das tres linhas adjudicadas na importancia total de 24:000$000 réis, e ser-lhe-ha restituido logo que nos trabalhos de construcção haja sido por elle dispendida quantia equivalente ao triplo do deposito.

Base 3.ª — As tres linhas a que se refere a base 1.ª formarão, para os effeitos da concessão, um grupo indivisivel.

Base 4.ª — As linhas serão construidas conforme os projectos elaborados pelo concessionario e approvados pelo Governo, subordinados ás seguintes condições:

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 25 millimetros por metro, salvo na parte comprehen-

dida entre os Arcos e Monsão, em que poderão attingir 30 millimetros.

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

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

Haverá carruagens de duas classes pelo menos.

Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico.

Base 5.ª — São asseguradas ao concessionario, das vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, as seguintes:

1.ª O transporte gratuito, com exclusão das despezas accessorias e do sello, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construcção, não tendo porém o concessionario direito a reclamar indemnisação, quando por causas imprevistas se interromper o transito por estas linhas;

2.ª Os auxilios que as camaras municipaes interessadas declararam conceder;

3.ª A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 % sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas, de via reduzida;

4.ª Isenção, durante trinta annos, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fosse obrigado pelas leis em vigor;

5.ª Importação, livre de direitos, durante o praso da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração

das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do Paiz.

§ 1.º Para a acquisição de quaesquer materiaes serão préviamente ouvidas as emprezas metallurgicas do Paiz e os seus productos preferidos em egualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o effeito de 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 superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas, apparelhos de mudança de via, de signaes, de pesagem de vehiculos, inversão de locomotivas e guindastes fixos.

2.º *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, wagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como: eixos, rodados e aros, lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas e forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas-ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos.

Base 6.ª — O Governo garante ao adjudicatario o complemento do rendimento liquido annual até 5 % em relação ao capital não superior a 20:000$000 réis por cada kilometro que se construir, capital que será fixado na

www.ocomboio.net

proposta acceita em concurso, não podendo porém o desembolso effectivo do Estado exceder 3 % do mesmo capital.

A extensão total das linhas é fixada, para os effeitos da garantia de juro, em 150 kilometros. As despezas de exploração serão computadas em 50 % do producto bruto kilometrico, excluindo os impostos de transito e seu addicional e do sello, fixando-se todavia um minimo de 700$000 réis e um maximo de 1:200$000 réis.

A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

A garantia de juro será paga em relação a cada troço de extensão não inferior a 10 kilometros, approvado e aberto á exploração desde o começo da mesma exploração.

Base 7.ª — Logo que o rendimento liquido exceda 5 % ao anno, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro de que trata a base antecedente, bem como do juro das mesmas, na razão de 5 % ao anno, revertendo esse reembolso para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Base 8.ª — A empreza concessionaria terá apenas o direito de opção em relação ás linhas parallelas ás que explora, a distancia de menos de 30 kilometros, ou que n'ellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construcção.

Base 9.ª — A empreza concessionaria ficará para todos os effeitos sujeita ás leis do Paiz e

ás condições geraes usualmente prescriptas nos contractos de concessão de linhas ferreas, nomeadamente no que respeita á fiscalisação do Governo, á gratuidade do serviço postal, ás reducções concedidas aos serviços publicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados no contracto de concessão.

Base 10.ª — Passados os primeiros quinze annos, contados da data do contracto, tem o Governo a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empreza durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empreza durante cada um dos annos que faltarem para terminar o praso da concessão.

Porém, esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados por base d'este calculo, nem a 5 % do capital garantido.

N'este preço da remissão não é incluido o material circulante nem o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na occasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

Base 11.ª — As tarifas e horarios, antes de serem submettidos á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base 12.ª — São prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Base 13.ª — A ponte sobre o Lima, nas proximidades de Lanhezes, será construida em condições de poder servir tanto para a viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construcção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas. O concessionario da linha cobrará durante trinta annos, pelo transito na parte da ponte destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem auctorisadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro a pé.	5
Passageiro a cavallo:	
Em cavalgadura maior.	20
Em cavalgadura menor.	10
Carga:	
Em cavalgadura maior.	20
Em cavalgadura menor.	10
Carros:	
De um boi ou besta	40
De dois bois ou bestas.	50
De quatro bois ou bestas	60
De seis ou mais bois ou bestas . .	80

Sege ou carrinho de duas rodas:	
Com uma besta.	110
Com duas bestas	120
Com mudas.	140
Carruagem de quatro rodas:	
Com duas bestas	160
Com duas bestas, com mudas. . .	290
Com quatro bestas	290
Com quatro bestas, com mudas . .	330
Diligencias	170
Manadas de gado vaccum, cavallar ou muar, por cabeça.	4

§ unico. O Governo reserva-se o direito de supprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por fórma analoga á prescripta na base 11.ª para o resgate da concessão e entregue ao concessionario, até que finde o periodo a que se refere a presente base.

Base 14.ª — Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço da linha comprehendida entre Braga e os Arcos de Valle de Vez, e o da linha do Valle do Lima serão apresentados á approvação do Governo no praso de um anno, contado da data do diploma que approvar o contracto de concessão.

Esse praso será elevado a dois annos para a secção comprehendida entre os Arcos e Monsão.

A construcção deverá começar no praso maximo de tres mezes, contados da data da notificação ao concessionario da approvação de

www.ocomboio.net

cada projecto, e estar concluida no praso de tres annos para a linha de Braga a Guimarães, para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha do Valle do Lima, e de sete para o troço dos Arcos a Monsão.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 30 de janeiro de 1904. — *Conde de Paçô-Vieira.*

Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei da concessão de garantia de juro dos caminhos de ferro do Minho.

Senhores: — Á vossa Commissão de Obras Publicas foi presente a proposta de lei n.º 7-C, que o actual Ministro das Obras Publicas apresentou perante esta Camara em 30 de janeiro ultimo e que visa a permittir a concessão, com garantia de juro, e precedendo concurso, da construcção e exploração das linhas ferreas do Valle do Lima (Vianna á Ponte da Barca), do Alto Minho (Braga a Monsão) e de Braga a Guimarães, pertencentes á rede complementar e classificadas por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

A carta de lei de 14 de julho de 1899 auctorisou o Governo a conceder, nas condições n'ella prescriptas, qualquer das linhas ferreas da rede complementar, e fez appello á iniciativa particular offerecendo-lhe valiosos auxilios nas bases 5.ª e 6.ª

Baseado n'essa auctorisação, o Governo, por decreto de 27 de abril de 1903, mandou abrir concurso publico perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, para a concessão das referidas linhas, nos termos das mencionadas bases.

Como tivesse ficado deserto, foi, por decreto

de 10 de setembro de 1903, aberto novo concurso nas condições do primeiro.

Falhando esta segunda tentativa, e sendo a construcção d'estas linhas ferreas um melhoramento que a todos se impõe, já porque vão servir uma região rica e populosa, já porque concorrerão para o augmento das receitas das linhas do Minho e Douro, proporcionando á provincia do Minho em maior escala os beneficios da viação accelerada, urgente se tornava abrir novo concurso, mas em condições que garantissem desde logo uma remuneração certa aos capitaes, visto não caber desde já nos recursos do fundo especial a construcção directa pelo Estado.

Tal foi o fundamento do decreto de 24 de dezembro ultimo, em que se abriu terceiro concurso para a construcção e exploração d'estas linhas ferreas, nos termos da carta de lei de 14 de julho de 1899, com a modificação de ser substituida pela garantia de juro a cedencia de impostos de transito e de sello e partilha de receita durante trinta annos, que eram concedidas nos dois primeiros.

A garantia de juro em relação ao capital kilometrico não superior a 20:000$000 réis é limitada de modo que o desembolso do Estado não exceda 3 % do mesmo capital, e a extensão da linha garantida é fixada em 150 kilometros.

N'estas condições nunca a garantia poderá exceder o limite de 90:000$000 réis annuaes, ou 600$000 réis por kilometro, o que só teria logar na hypothese inadmissivel de ser o rendimento bruto por kilometro das novas linhas apenas de 1:100$000 réis, quando nas outras

linhas da provincia do Minho foi em média de 1:600$000 réis, nos primeiros annos da exploração.

Se tomarmos em consideração que o producto dos impostos de sello e de transito e o augmento da receita liquida nas linhas do Minho e Douro não produzirão quantia annual inferior a 66:000$000 réis, vê-se que o desembolso que a garantia de juro proposta poderia acarretar seria, na peor das hypotheses, apenas de 24:000$000 réis annuaes, havendo, porém, todas as probabilidades não só de ficar muito áquem d'esta quantia, mas até de não vir a ser onerado o fundo especial, por ser compensada a garantia pedida pelo augmento de recursos que as novas linhas lhe trarão.

Tambem não devemos esquecer que na proposta de lei se preceitua que, quando o rendimento liquido exceda 5 % ao anno, o Estado começará a ser reembolsado das quantias que adeantou e dos respectivos juros.

A vossa Commissão, julgando desnecessario encarecer a importancia da construcção d'estas linhas, e convencida pela experiencia feita em dois concursos de que, sem o auxilio do Estado representado pela garantia de juro, não poderá vêr realisado tão util melhoramento, entende que deve merecer a vossa approvação o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º É auctorisado o Governo a contractar, precedendo concurso publico, a construcção e a exploração por noventa e nove annos das linhas ferreas de Braga a Guimarães, do

www.ocomboio.net

Alto Minho (Braga a Monsão) e do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), em conformidade com as bases annexas á presente lei e que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Base 1.ª — A concessão terá por objecto a construcção e exploração:

a) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas da Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) De um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga em prolongamento do anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monsão;

c) De um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até as proximidades de Lanhezes, e atravessando ahi o rio, vá por Ponte do Lima a Ponte da Barca, ligando-se ali com a linha antecedente.

Base 2.ª — O concessionario fará o deposito de 8:000$000 réis por cada uma das tres linhas adjudicadas, na importancia total de 24:000$000 réis, e ser-lhe-ha restituido logo que nos trabalhos de construcção haja sido por elle dispendida quantia equivalente ao triplo do deposito.

Base 3.ª — As tres linhas a que se refere a base 1.ª formarão, para os effeitos da concessão, um grupo indivisivel.

Base 4.ª — As linhas serão construidas conforme os projectos elaborados pelo concessionario e approvados pelo Governo, subordinados ás seguintes condições:

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 $0^{m},025$ por metro, salvo na parte comprehendida entre os Arcos e Monsão, em que poderão attingir $0^{m},030$.

O pezo dos carris não será inferior a 23 kilogrammas por metro.

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

Haverá carruagens de duas classes pelo menos.

Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico.

Base 5.ª — São asseguradas ao concessionario, das vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, as seguintes:

1.ª O transporte gratuito, com exclusão das despezas accessorias e do sello, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construcção, não tendo, porém, o concessionario direito a reclamar indemnisação, quando por causas imprevistas se interromper o transito por estas linhas;

2.ª Os auxilios que as camaras municipaes interessadas declararam conceder;

3.ª A faculdade, durante trinta annos, de

elevar as tarifas até 40 % sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas, de via reduzida;

4.ª Isenção, durante trinta annos, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fosse obrigado pelas leis em vigor;

5.ª Importação, livre de direitos, durante o praso da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

§ 1.º Para a acquisição de quaesquer materiaes serão préviamente ouvidas as emprezas metallurgicas do paiz e os seus productos preferidos em egualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o effeito 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 superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas, apparelhos de mudança de via, de signaes, de pezagem de vehiculos, de inversão de locomotivas e guindastes fixos.

2.º *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, wagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como: eixos, rodados e aros, lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas e forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar,

metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas-ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos.

Base 6.ª — O Governo garante ao adjudicatario o complemento do rendimento liquido annual até 5 % em relação ao capital não superior a 20:000$000 réis por cada kilometro que se construir, capital que será fixado na proposta acceita em concurso, não podendo, porém, o desembolso effectivo do Estado exceder 3 % do mesmo capital.

A extensão total das linhas é fixada, para os effeitos da garantia de juro, em 150 kilometros. As despezas de exploração serão computadas em 50 % do producto bruto kilometrico, excluindo os impostos de transito e seu addicional e do sello, fixando-se todavia um minimo de 700$000 réis e um maximo de 1:200$000 réis.

A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

A garantia de juro será paga em relação a cada troço de extensão não inferior a 10 kilometros, approvado e aberto á exploração desde o começo da mesma exploração.

Base 7.ª — Logo que o rendimento liquido exceda 5 % ao anno, metade do excesso pertencerá ao Estado, até completo reembolso das quantias adeantadas em virtude da garantia de juro de que trata a base antecedente, bem como do juro das mesmas, na razão de 5 % ao anno, revertendo esse reembolso para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

www.ocomboio.net

Base 8.ª — A empreza concessionaria terá apenas o direito de opção em relação ás linhas parallelas ás que explora, a distancia de menos de 30 kilometros, ou que n'ellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construcção.

Base 9.ª — A empreza concessionaria ficará para todos os effeitos sujeita ás leis do paiz e ás condições geraes usualmente prescriptas nos contractos de concessão de linhas ferreas, nomeadamente no que respeita á fiscalisação do Governo, á gratuidade do serviço postal, ás reducções concedidas aos serviços publicos, devendo esses preceitos ser minuciosamente formulados no contracto de concessão.

Base 10.ª — Passados os primeiros quinze annos, contados da data do contracto, tem o Governo a faculdade de resgatar a concessão.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empreza durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empreza durante cada um dos annos que faltarem para terminar o praso da concessão.

Porém esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados por base d'este calculo, nem a 5 % do capital garantido.

N'este preço da remissão não é incluido o

material circulante nem o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na occasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

Base 11.ª — As tarifas e horarios, antes de serem submettidos á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Base 12.ª — São prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e as concessões feitas a indigentes.

Base 13.ª — A ponte sobre o Lima, nas proximidades de Lanhezes, será construida em condições de poder servir, tanto para a viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construcção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas. O concessionario da linha cobrará durante trinta annos, pelo transito na parte da ponte destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem auctorisadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro a pé.	5
Passageiro a cavallo:	
Em cavalgadura maior.	20
Em cavalgadura menor.	10

Carga:

Em cavalgadura maior.	20
Em cavalgadura menor.	10

Carros:

De um boi ou besta	40
De dois bois ou bestas.	50
De quatro bois ou bestas	60
De seis ou mais bois ou bestas . .	80

Sege ou carrinho de duas rodas:

Com uma besta.	110
Com duas bestas	120
Com mudas.	140

Carruagem de quatro rodas:

Com duas bestas	160
Com duas bestas, com mudas. . .	290
Com quatro bestas.	290
Com quatro bestas, com mudas . .	330
Diligencias	170
Manadas de gado vaccum, cavallar ou muar, por cabeça	4

§ unico. O Governo reserva-se o direito de supprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por fórma analoga á prescripta na base 11.ª para o resgate da concessão e entregue ao concessionario, até que finde o periodo a que se refere a presente base.

Base 14.ª — Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço de linha comprehendida entre Braga e os Arcos de Valle de Vez, e o da linha do Valle do Lima serão apresentados á approvação do Governo no praso de um anno, contado da data do diploma que approvar o contracto de concessão.

Esse praso será elevado a dois annos para a secção comprehendida entre os Arcos e Monsão.

A construcção deverá começar no praso maximo de tres mezes, contados da data da notificação ao concessionario da approvação de cada projecto, e estar concluida no praso de tres annos para a linha de Braga a Guimarães, para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha do Valle do Lima, e de sete para o troço dos Arcos a Monsão.

Sala das sessões da Commissão de Obras Publicas, em 24 de fevereiro de 1904. = *José Gonçalves Pereira dos Santos* — *José Maria de Oliveira Simões* — *Visconde da Torre* — *João Joaquim André de Freitas* — *Luciano Pereira da Silva* — *José Joaquim Rodrigues Monteiro* — *Luiz de Mello Corrêa* — *Alvaro de Sousa Rego* — *Carlos Alberto Soares Cardoso*, relator.

Senhores: — A vossa Commissão de Fazenda concorda com o parecer dado pela Commissão de Obras Publicas sobre a proposta n.º 7-C.

Sala das sessões da Commissão de Fazenda, em 24 de fevereiro de 1904. = *Manoel F. Vargas* — *Rodrigo A. Pequito* — *J. Maria Pereira*

www.ocomboio.net

de Lima — Antonio de Sousa Pinto de Magalhães — Abel Andrade — Lopes Navarro — H. Matheus dos Santos — Manoel Fratel — Alberto Navarro — Anselmo Vieira — Luiz G. dos Reis Torgal — D. Luiz de Castro — Alvaro Possollo — Julio A. Petra Vianna — Conde de Castro e Solla, relator.

Proposta de lei relevando o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto dictatorial de 2 de maio de 1904.

Senhores: — Convencido do incalculavel alcance do desenvolvimento da viação accelerada e da possibilidade de a impulsionar vivamente sem sacrificios do Thesouro, procurou o Governo promover a construcção, por emprezas concessionarias, de algumas linhas da rede complementar, naturalmente indicadas para objecto de appello á iniciativa privada.

As linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca constituem um grupo tributario da linha do Minho, cujo rendimento farão crescer notavelmente e devem ter importante trafego proprio, graças á densa população e fecundidade do solo na região por elles servida.

Dois concursos consecutivos com as vantagens previstas nas bases 5.ª e 6.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, e sufficientes para assegurar remuneração razoavel ao capital ficaram ambos desertos.

Ou se havia, pois, de renunciar á construcção por uma empreza e juntar aquellas linhas ás que o Estado devesse construir directamente, o que avolumaria demasiado a tarefa por elle assumida, e o recurso correspondente ao credito

ou offerecer ao capital outros auxilios que sem gravame para o Thesouro constituissem incentivo, na apparencia menos aleatorio, embora não fosse na realidade mais valioso.

Foi por isso mandado abrir, por decreto de 24 de dezembro de 1903, novo concurso, cujo programma e caderno de encargos foram approvados por portaria de 5 de janeiro do corrente anno, e nos quaes a participação das receitas liquidas da linha do Minho, devida ao trafego affluente das novas linhas, era substituida pela garantia reembolsavel do juro de 5 % em relação ao capital kilometrico de 20:000$000 réis, limitando-se o desembolso do Estado a 3 % do mesmo capital, e fixando-se de antemão a extensão de linhas garantidas para limitar préviamente o encargo assumido.

Não cabia essa fórma de subvenção nas faculdades dadas pela base 5.ª da lei de 14 de julho de 1899, sendo, pois, indispensavel, para a tornar effectiva auctorisação legislativa especial.

Dois caminhos se offereciam: ou se effectuava o concurso e se lavrava um contracto provisorio, submetido subsequentemente á approvação do Parlamento, como se fez com o consenso unanime para a concessão da linha de Mirandella a Bragança, ou era solicitada desde logo auctorisação para celebrar um contracto com garantia de juros, sobre bases que simultaneamente regulassem um concurso, cujo praso daria logar a que a auctorisação fosse obtida a tempo de dispensar contracto provisorio.

A conveniencia publica de promover a construcção de tão importantes e rendosas linhas complementares e as vivas solicitações dos povos

interessados na realisação d'este util melhoramento determinaram as iniciativas do Governo.

Foi, pois, apresentada em 30 de janeiro ultimo á Camara transacta a proposta de lei n.º 7-C, auctorisando o Governo a contractar as linhas referidas com garantia de juro, precedendo concurso publico ordenado pelo decreto citado, cujo praso estava ao tempo correndo e que se effectuou em 28 de março.

Foi favoravel a essa previdencia o voto das Commissões parlamentares de Obras Publicas e da Fazenda, em pareceres de 24 de fevereiro, sendo de esperar que a proposta lograsse approvação e fosse convertida em lei a tempo de ser lavrado o contracto de concessão pouco depois do concurso.

Houve um concorrente unico, Temple George Blackwood, cuja proposta satisfazia os requisitos exigidos no programma do concurso. Fez-se-lhe, pois, a adjudicação provisoria, por portaria de 28 de março, aguardando-se a auctorisação solicitada para se lavrar contracto.

Estava a proposta n.º 7-C, transformada em projecto de lei n.º 10, dada para ordem do dia, quando foi posto termo á sessão parlamentar. As camaras municipaes interessadas na construcção das linhas solicitaram insistentemente de Sua Magestade El-Rei uma providencia extraordinaria que supprisse a auctorisação legislativa que tudo fazia crer que seria concedida, attentos os pareceres favoraveis que obtivera a conveniencia publica de uma concessão que, longe de trazer encargos ao Thesouro, vinha dotar as linhas do Estado com valiosissimos complementos e contribuir poderosamente para o progresso economico da provincia do Minho.

www.ocomboio.net

Aguardar a nova sessão parlamentar seria perder o ensejo de levar por deante tão util melhoramento.

Dignou-se, pois, Sua Magestade attender as ponderações do Governo e as representações dos povos, promulgando o decreto com força de lei de 2 de maio ultimo (inteiramente conforme com o projecto de lei) que o auctorisou a contractar definitivamente com Temple George Blackwood a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca.

Entretanto procedia o concessionario, acompanhado de uma brigada de engenheiros, ao reconhecimento minucioso das linhas, convencendo-se que a viabilidade da empreza, dentro dos limites do capital garantido, era difficil de assegurar sem certa latitude na interpretação de algumas clausulas do caderno de encargos. Afigurava-se-lhe que a utilisação do leito das estradas na passagem das divisorias das differentes bacias hydrographicas atravessadas se impunha para melhor servir as povoações e evitar difficuldades grandes de construcção. Assustava-o a importancia da ponte de Lanhezes sobre o Lima, para cuja apreciação servia de base pouco tranquillisadora a falta de elementos technicos minuciosos e por analogia de condições a ponte existente em Vianna. Offerecia, pois, em troca do encargo d'essa construcção, a de uma linha em cada margem, indo a da margem direita até Lanhezes para servir a densa população ribeirinha, e aproveitando a outra a ponte da linha do Minho e seguindo desde Darque a margem esquerda sem interrupção até Ponte da Barca. Não era admissivel a primeira pretenção, relativamente a uma linha posta em praça com a clausula de ter leito proprio em toda a sua extensão, conforme a classificação respectiva. Era digna de consideração a segunda que, sem avolumar a garantia de juro, offerecia em troca da ponte mais um troço de linha em região populosa e rica, troço equivalente em valor á obra de arte a dispensar.

Julgou o Governo que, sem alterar na essencia as bases annexas ao decreto com força de lei de 2 de maio ultimo, podia e devia dar-lhe a latitude necessaria para assegurar a realisação de tão importante melhoramento, após tres concursos, dos quaes só no ultimo houve um concorrente unico.

Por portaria explicativa de 12 de julho foi, pois, declarado que o Governo, sem renunciar á construcção da ponte de Lanhezes, facultava o seu adiamento mediante a de linhas nas duas margens, uma de Vianna a Lanhezes e a outra de Vianna por Darque até ligar com o traçado geral, reservando-se ao mesmo tempo a faculdade de fazer construir em qualquer época aquella obra de arte, quando fosse julgado conveniente.

Não foram diminuidos os encargos da empreza, substituindo-se apenas a construcção immediata de uma obra cujo elevado custo, em certo modo aleatorio, lhe fazia parecer perigosa para seu exito a immobilisação correspondente de capital, por um terço de linha de cerca de 20 kilometros de extensão, ficando assim optimamente servidas ambas as margens do rio e compensado o dispendio pelo augmento de trafego.

Da utilisação, mediante portagem, do leito

da linha do Minho entre Vianna e Darque, identica á anteriormente concedida entre Trofa e Louzado e entre a Regoa e a margem esquerda do Corgo, em troço de muito menos intensa circulação que o primeiro dos dois citados, nenhum inconveniente resulta.

No que respeitava aos limites de inclinação, desde que n'uma secção era admittido o de 0m,030, não havia razão ponderosa que obstasse á sua generalisação ás outras secções, nos pontos em que difficuldades excepcionaes de construcção o exijam, sendo a empreza concessionaria, que tem de explorar a linha, sobremodo interessada em usar, com a maior sobriedade e sob a fiscalisação exercida pelo Governo na elaboração do projecto, das fortes rampas afim de não onerar sem necessidade a exploração.

Não julgou o Governo que exorbitasse, assegurando á construcção, dentro da apertada base garantida, as possiveis facilidades para tornar immediatamente viavel um emprehendimento que satisfazia as mais vivas e instantes aspirações regionaes, e preferindo a latitude de interpretação das clausulas postas ao rigor literal que inutilisasse o appello feito á iniciativa privada e que esta a custo correspondera.

Da resolução tomada resultou a realisação do deposito definitivo e a celebração do contracto, em obediencia á portaria de 10 de setembro ultimo, pela qual foi tornada definitiva a adjudicação provisoria feita em 28 de março, e se mandou lavrar o contracto de concessão, em harmonia com o caderno de encargos do concurso, aclarado pela portaria de 12 de julho.

Em 27 de setembro ultimo foi assignado esse contracto que, para cabal elucidação do

assumpto, acompanha esta exposição, na qual lhe parece ficar meuda, franca e lealmente justificado o proceder do Governo, dictado pela preoccupação do bem publico e correspondendo ás legitimas aspirações da população minhota.

Conscio da responsabilidade que assumiu, submette o seu procedimento ao vosso esclarecido e patriotico juizo, esperando que dareis a vossa approvação á presente

Proposta de lei

Artigo 1.º E' relevado o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio do corrente anno e celebração do contracto de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, em 27 de setembro de 1904, com Temple George Blackwood, em virtude d'esse decreto.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, 7 de outubro de 1904. = *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro* — *Arthur Alberto de Campos Henriques* — *Rodrigo Affonso Pequito* — *Luiz Augusto Pimentel Pinto* — *Manoel Raphael Gorjão* — *Wenceslau de Sousa Pereira Lima* — *Conde de Paçô-Vieira.*

www.ocomboio.net

Termo do contracto para a construcção e exploração das linhas ferreas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima.

Aos 27 dias do mez de setembro do anno de 1904, no Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, e gabinete do Ministro, onde vim eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Magestade, Secretario Geral do mesmo Ministerio, ahi se achavam presentes, de uma parte o Ill.mo e Ex.mo Sr. Conde de Paçô-Vieira, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, primeiro outorgante em nome do Governo, e d'outra parte o sr. Temple George Blackwood, segundo outorgante, o qual provou, por documento authentico que fica archivado na Secretaria do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, ter feito na Caixa Geral de Depositos, o deposito de garantia de 24:000$000 réis, a que se refere a base 2.ª annexa ao decreto com força de lei de 2 de maio ultimo; assistindo tambem a este acto o Ill.mo e Ex.mo Sr. conselheiro Antonio Candido Ribeiro da Costa, Procurador Geral da Corôa; e por elle ex.mo Ministro foi dito na minha presença e na das testemunhas ao deante declaradas, que tendo o Governo de Sua Magestade resolvido usar da auctorisação concedida pelo decreto com força de lei acima citado, contractava definitivamente com o segundo outorgante Temple George Blackwood a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, Braga

a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, que lhe fôra provisoriamente adjudicada por portaria de 28 de março do corrente anno, nos termos da sua proposta, unica apresentada no concurso publico, a que se refere o annuncio publicado no *Diario do Governo*, n.º 9 de 13 de janeiro ultimo, e em harmonia com o caderno de encargos respectivo, approvado por portaria de 5 de janeiro de 1904 e com o disposto em portaria de 2 de julho do mesmo anno, reduzia a mesma adjudicação ao presente contracto. Pelo segundo outorgante foi dito que acceitava este contracto como definitivo, para todos os effeitos e responsabilidades legaes, declarando mais ambos os outorgantes que se obrigam cada um, na parte que lhe pertence, a cumprir fielmente as condições n'elle exaradas e que são as seguintes:

CAPITULO I

Obrigações que contrahe a empreza. — Condições relativas á construcção dos caminhos de ferro e ao respectivo material fixo e circulante. — Direitos do Estado e da empreza sobre as diversas construcções e material fornecido.

Artigo 1.º A empreza effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no praso estipulado n'estas condições:

1.º A construcção dos seguintes caminhos de ferro completos em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de grande e pequena reparação, e todos os

edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas e imprevistas sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento das linhas ferreas:

a) Um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas de Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) Um caminho de ferro, chamado do Alto Minho, que, partindo da estação de Braga em prolongamento do anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monsão;

c) Um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até ás proximidades de Lanhezes, e atravessando ahi o rio, vá por Ponte do Lima ligar-se em Ponte da Barca com a linha antecedente.

§ 1.º A palavra «Empreza», sempre que fôr empregada n'estas condições, significa o concessionario primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle trespasse, na conformidade das leis e com auctorisação prévia do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude d'este contracto.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a empreza é obrigada a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por ella elaborados e approvados pelo Governo, com as modificações e variantes que forem julgadas

convenientes e que forem approvadas pelo Governo.

§ 3.º A empreza effectuará os estudos necessarios e organisará nos termos usuaes os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalisar a execução dos estudos.

§ 4.º O numero e classe das estações e suas dependencias, serão determinadas nos projectos definitivos. As ampliações e melhoramentos que forem reclamados pelo desenvolvimento do trafego das novas linhas, e para facilidade das baldeações serão feitos por conta da respectiva empreza adjudicataria, devendo haver as accommodações precisas para passageiros, mercadorias, habitação de empregados; officinas no local mais conveniente, machinas e apparelhos para a feitura e concerto do material de exploração; depositos para arrecadação de locomotivas, tenders, carruagens e wagons; fossos para picar o fogo; apparelhos e reservatorios para a alimentação de machinas e todas as mais installações não designadas e exigidas por uma exploração regular.

§ 5.º Dos projectos approvados fará a empreza tirar duas copias, que serão authenticadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado; uma das copias será entregue á empreza e a outra á fiscalisação.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelhos hydraulicos, guindastes, signaes e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que fôr

www.ocomboio.net

necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.° O estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea e a conservação e renovação dos materiaes e apparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

4.° Depois de terminada a linha, a empreza, no praso de um anno, fará á sua custa, com assistencia do engenheiro delegado do Governo, a demarcação kilometrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma copia d'esta planta devidamente authenticada.

§ unico. Se a empreza não der em devido tempo cumprimento ao que n'este numero é preceituado, o Governo fará executar, por conta da empreza e por pessoal nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos á medição, marcação kilometrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a descripção de todas as obras de arte executadas.

Art. 2.° A linha ferrea será construida com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e de serviço.

Art. 3.° Quaesquer alterações ou modificações que a empreza tenha por conveniente propôr, serão formuladas em harmonia com as condições technicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem prévia auctorisação do Governo.

Art. 4.° As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

Art. 5.° A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris. As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nivel da plataforma, quer em aterro, quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversaes, typos adoptados nos projectos. A entrevia, ou distancia entre duas vias, será, pelo menos, de 2 metros, entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 6.° Os raios das curvas de concordancia não serão inferiores a 75 metros nas linhas geraes; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 60 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordancia deverão effectuar-se tanto quanto possivel sobre planos horisontaes. O intervallo entre os pontos de tangencia de duas curvas consecutivas em sentido contrario não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionaes e devidamente justificados.

Art. 7.° O limite maximo das inclinações será de $0^{m},030$.

Art. 8.° Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino. Os carris a empregar serão de aço e o seu pezo não poderá ser inferior a 23 kilogrammas por metro corrente. Serão fixados pelo systema que a empreza julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com prévia approvação do Governo.

Art. 9.º As travessas a empregar nas linhas serão metallicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, fórma e dimensões que forem approvadas pelo Governo.

Art. 10.º As linhas serão fechadas por meio de muros ou grades de madeira, que as separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia, abrindo para fóra.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos em que o Governo, a pedido da empreza e ouvida a fiscalisação, entenda que ella é desnecessaria para a segurança do publico e da exploração.

Art. 11.º A empreza deverá estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha ferrea, paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos approvados.

Art. 12.º A empreza construirá de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nivel, em numero sufficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devem dar passagem.

§ unico. A ponte sobre o Lima, nas proximidades de Lanhezes, será construida em condições de poder servir tanto para a viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construcção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas.

Art. 13.º Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipaes ou vicinaes, poderão ser de

nivel, excepto nos casos em que nos projectos estejam designadas passagens superiores ou inferiores. Em todos os cruzamentos ou passagens de nivel em que o Governo exigir, a empreza será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo, em cada uma, guarda encarregado d'esse serviço.

Art. 14.º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaducto não será menor de $6^{m},60$; sobre uma estrada de 2.ª classe, de 6 metros; sobre uma estrada municipal, de 5 metros. A altura do fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de $3^{m},50$; a altura dos parapeitos será de $0^{m},60$, pelo menos.

Art. 15.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaducto será de $6^{m},60$; sendo districtal, 6 metros, e sendo municipal, 5 metros. A abertura entre os pés direitos será pelo menos de $4^{m},50$, comprehendidos os fossos. A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5 metros.

Art. 16.º Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituido. O Governo, sobre proposta da empreza, poderá alterar esta regra. O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30°.

Art. 17.º A abertura dos subterraneos será pelo menos de 5 metros entre as impostas e $4^{m},40$ entre os pés direitos ao nivel dos carris;

www.ocomboio.net

a altura acima d'este nivel até ao intradorso da abobada de revestimento será pelo menos de $5^{m},50$. A empreza fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ unico. O Governo, sob proposta da empreza, poderá reduzir as dimensões dos subterraneos a que se refere este artigo.

Art. 18.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empreza construirá as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19.º A empreza restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenham suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnisará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

Art. 20.º A empreza deverá empregar na construcção das obras materiaes de boa qualidade. Os paramentos das abobadas, os cunhaes, os socos e os coroamentos serão, quanto possivel, de pedra apparelhada, de boa qualidade; onde não a houver será tolerado o tijolo.

Art. 21.º As machinas-locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas. As carruagens dos viajantes deverão ser egualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Havel-as-ha de duas classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas, com vidraças e resguardadas com cortinas. As de 1.ª classe terão assentos estofados e as de 2.ª classe assentos de madeira. As carruagens deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescriptas pelo Governo no interesse da segurança publica. Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, será tudo de boa qualidade e solida construcção. O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo, e será do typo mais aperfeiçoado, préviamente submettido á approvação do Governo. Os comboios de passageiros terão freio continuo e automatico.

Art. 22.º O caminho de ferro, com todos os seus edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, com carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições d'este contracto. Todo o material circulante, carvão, coke e quaesquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da empreza, para os mesmos effeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado, senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico, e o mesmo succederá com o carvão, coke e quaesquer outros aprovisionamentos emquanto forem importados livres de direitos.

CAPITULO II

Concessões que o Estado faz á empreza

Art. 23.º Em compensação das obrigações que a empreza toma sobre si pelo presente contracto, concede-lhe o Governo, por noventa e nove annos, a contar da data do mesmo contracto, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições n'elle estipuladas.

Art. 24.º A empreza deverá conservar, durante todo o praso da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquelle praso, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porém, durante o praso estabelecido no artigo antecedente, fôr destruida ou damnificada alguma parte do caminho de ferro por motivo de guerra, sem culpa da empreza, o Governo a indemnisará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado.

Art. 25.º Logo que tenha expirado o praso da concessão acima estabelecido, a empreza entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha

direito a receber d'elle indemnisação alguma. Tambem lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 26.º São asseguradas á empreza, das vantagens concedidas nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, as seguintes:

1.º O transporte gratuito, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construcção, não tendo porém a empreza direito a reclamar indemnisações quando, por causas imprevistas, se interromper o transito por estas linhas;

2.º Os auxilios que as camaras municipaes interessadas declararam conceder;

3.º A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 % sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas de via reduzida;

4.º Isenção, durante trinta annos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções, e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fossem obrigados pelas leis em vigor;

5.º Importação, livre de direitos, durante o praso da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construcção e exploração das linhas ferreas, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do Paiz.

§ 1.º Para acquisição de quaesquer materiaes serão préviamente ouvidas as emprezas metallurgicas do Paiz e os seus productos pre-

www.ocomboio.net

feridos em egualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.º Para o effeito 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 superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metallicas, apparelhos de mudança de via, de signaes, de pezagem de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.º *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, wagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, taes como eixos rodados e aros; lanternas de carruagens e locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas-ferramentas com destino á feitura e repação das locomotivas e mais vehiculos.

Art. 27.º O Governo garante á empreza o complemento do rendimento liquido annual até 5 % de 19:999$000 réis por cada kilometro que se construir, não podendo porém o desembolso effectivo do Estado exceder 3 % do mesmo capital.

§ 1.º A extensão total das linhas é fixada, para os effeitos de garantia de juro, em 150 kilometros.

§ 2.º As despezas de exploração serão computadas em 50 % do rendimento bruto kilometrico, com exclusão dos impostos de transito e seu addicional e do sello, fixando-se, todavia,

o minimo de 700$000 réis e o maximo de 1:200$000 réis.

§ 3.º A garantia de juro será paga semestralmente e constituirá encargo do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

§ 4.º A garantia de juro será paga em relação a cada troço, de extensão não inferior a 10 kilometros, approvado e aberto á exploração, desde o começo da mesma exploração.

Art. 28.º Logo que o rendimento liquido exceder 5 % ao anno do capital garantido, metade do mesmo pertencerá ao Estado até completo reembolso das quantias adeantadas, em virtude da garantia de juro de que trata o artigo antecedente, bem como do juro das mesmas na razão de 5 % ao anno, revertendo esse reembolso para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

Art. 29.º Em qualquer época, depois de terminados os primeiros vinte annos, contados da data do presente contracto, o Governo terá a faculdade de resgatar a concessão. Para determinar o preço da remissão, tomar-se-ha o producto liquido obtido pela empreza durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduzir-se-ha d'esta somma o producto liquido que corresponder aos dois annos menos productivos, e tirar-se-ha a média dos outros annos, a qual constituirá a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empreza durante cada um dos annos que faltarem para terminar o praso da concessão. Esta annuidade nunca será, porém, inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos, tomados para base d'este calculo, nem a 5 % do capital garantido. N'este preço

de remissão não será incluido o valor do material circulante, carvão, coke ou outros abastecimentos que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo na occasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

Art. 30.º A empreza concessionaria terá apenas o direito de opção em relação ás linhas parallelas ás que explora, a distancia de menos de 40 kilometros, ou que n'ellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construcção.

Art. 31.º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro, quer esses caminhos sejam parallelos ás linhas concedidas, quer as atravessem ou n'ellas venham entroncar, ou sejam seu prolongamento, a empreza não poderá, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terá direito ao pagamento de qualquer despeza com as obras a que derem logar nas suas linhas.

Art. 32.º Quando o Governo venha a ordenar a construcção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'estas, nem o minimo augmento de despeza para a empreza.

Art. 33.º A abertura de qualquer das vias de communicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá auctorisar reclamação alguma por parte da empreza.

Art. 34.º As emprezas concessionarias de quaesquer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto d'estas

condições, terão a faculdade de fazer circular n'ellas as suas carruagens, wagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver accordo entre as emprezas, será fixada pelo Governo. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

Art. 35.º Quaesquer expropriações que a empreza houver de fazer para as obras dos caminhos de ferro, serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar as emprezas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas operações.

Art. 36.º Concede, emfim, o Governo á mesma empreza a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construcção das linhas ferreas assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á prévia approvação do Governo.

§ unico. A empreza poderá aproveitar o terreno junto das estradas pertencente ao Estado, ficando livre a largura do leito attribuida a cada uma d'ellas, segundo a lei respectiva.

www.ocomboio.net

CAPITULO III

Condições respectivas á exploração

Art. 37.º As tarifas e horarios das linhas, antes de serem submettidos á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 38.º São prohibidos os contractos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

Art. 39.º Nenhuma alteração de tarifas, de horarios ou de condições de serviço poderá ser annunciada ao publico, pela imprensa, nas estações ou de qualquer fórma, antes de obtida a approvação do Governo.

Art. 40.º As despezas accessorias não incluidas nas tarifas, taes como as de deposito, armazenagens e outras, serão fixadas pela empreza com a approvação do Governo.

Art. 41.º A recepção das taxas terá logar por kilometros: assim, um kilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se d'esta regra toda a distancia percorrida inferior a 6 kilometros, a qual será paga por 6 kilometros inteiros. O pezo da tonelada é de 1:000 kilogrammas. As fracções de pezo não serão contadas senão por centesimos de tonelada; assim todo o pezo comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas pagará como 10 kilogrammas, entre 10 e 20 pagará como 20 kilogrammas, e

assim successivamente, salvo excepção designada em tarifas especiaes com approvação do Governo.

Art. 42.º O transporte de objectos perigosos ou de massas indivisiveis, de pezo superior a 5:000 kilogrammas, não será obrigatorio para as emprezas. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ellas e os expedidores. Feito, porém, accordo com um, não se poderá negar a fazel-o nos mesmos termos durante tres mezes, pelo menos, com todos os que lhe fizerem egual pedido.

§ 1.º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais wagons, pagará pela carga inteira do wagon ou dos wagons que empregar, qualquer que seja o pezo a transportar.

§ 2.º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

§ 3.º Os cavallos e mais gado tambem pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 43.º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o effeito de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quaes tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empreza e submettida á approvação do Governo.

Art. 44.º Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa) que pezarem menos de 10 kilogrammas, serão considerados recovagens.

Art. 45.º Todo o viajante, cuja bagagem

não pezar mais de 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo respectivo transporte augmento algum de preço, além da quantia que dever pagar pelo seu logar.

Art. 46.º Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 47.º Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços do transporte, ou da fiscalisação sanitaria da linha, deverão transitar n'ella sem pagar quantia alguma.

Art. 48.º A empreza será obrigada a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração dos caminhos de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pelas linhas ferreas.

Art. 49.º A empreza será obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º Transporte em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias;

2.º Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postaes, de um compartimento de carruagem de 2.ª classe para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.º Transporte do material dos correios e telegraphos;

4.º Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.º Transporte de empregados da Direcção Geral dos Correios e Telegraphos, em serviço de inspecção e fiscalisação;

6.º Licença para collocação das linhas telegraphicas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicas da via ferrea.

Art. 50.º O numero de viagens por dia será fixado pela empreza de accordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação. O maximo e minimo de velocidade dos comboios ordinarios de passageiros e mercadorias e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos ás regras de policia, para segurança publica, que o Governo estabelecer, ouvida a empreza.

Art. 51.º Todo o comboio ordinario de passageiros deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria concorrencia, carruagens de ambas as classes em quantidade sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 52.º O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permittido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empreza de accordo com o Governo.

Art. 53.º A empreza cobrará durante trinta annos, pelo transito na parte da ponte de Lanhezes destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem auctorisadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

www.ocomboio.net

Passageiro a pé	5
Passageiro a cavallo:	
Em cavalgadura maior	20
Em cavalgadura menor	10
Carga:	
Em cavalgadura maior	20
Em cavalgadura menor	10
Carros:	
De um boi ou besta	40
De dois bois ou bestas	50
De quatro bois ou bestas	60
De seis ou mais bois ou bestas	80
Sege ou carrinho de duas rodas:	
Com uma besta	110
Com duas bestas	120
Com mudas	140
Carruagens de quatro rodas:	
Com duas bestas	160
Com duas bestas ou mudas	290
Com quatro bestas	290
Com quatro bestas ou mudas	330
Diligencias	170
Manadas de gado vaccum, cavallar ou muar, por cabeça	4

§ unico. O Governo reserva-se o direito de supprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por fórma analoga á prescripta no artigo 29.º para o resgate da concessão e entregue ao concessionario até que finde o periodo da concessão.

CAPITULO IV

Condições relativas ao deposito, praso para os estudos e construcções, penas convencionaes, legislação applicavel e outras estipulações.

Art. 54.º O deposito definitivo de 24:000$000 réis effectuado pela empreza, como garantia da execução do presente contracto, só poderá ser levantado quando a empreza tenha feito obras de valor equivalente ao triplo do seu deposito, passando essas obras a servir de caução.

§ unico. Emquanto o deposito estiver constituido em dinheiro, ser-lhe ha abonado o juro de 2 %, ficando o adjudicatario com a faculdade de substituir a referida quantia por titulos da divida publica de valor real equivalente, cujo juro receberá.

Art. 55.º Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço da linha do Alto Minho, comprehendido entre Braga e os Arcos de Valle de Vez e da linha do Valle do Lima, serão apresentados á approvação do Governo, no praso maximo de doze mezes, contados da data do presente contracto. Esse praso será elevado

a dois annos para a secção comprehendida entre os Arcos e Monsão. A construcção deverá começar no praso maximo de tres mezes, contados da data da notificação á empreza da approvação do projecto, e estar concluida no praso de tres annos para a linha de Braga a Guimarães e para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha do Valle do Lima, e no de sete para o troço dos Arcos a Monsão.

§ 1.º A empreza poderá adiar, se assim lhe convier, a construcção da ponte sobre o Rio Lima em Lanhezes, a que se refere o § unico do artigo 12.º do presente contracto, até que o rendimento liquido das linhas concedidas attinja para a empreza 8 % do capital garantido, devendo, porém, no caso de fazer uso d'esta faculdade, construir e explorar, sem subsidio nem garantia de juro, simultaneamente com o troço da linha de Vianna a Lanhezes pela margem direita do Lima e sua continuação a Ponte da Barca pela margem esquerda, outro troço de linha de Vianna, por Darque, a ligar com este ultimo, de modo que a linha siga sem interrupção desde Vianna até Ponte da Barca.

§ 2.º E' concedido á empreza o uso da ponte de Vianna para a passagem da linha sobre o Lima, pagando pelo uso da referida ponte a portagem que será opportunamente estabelecida pelo Governo, o qual regulará as condições d'esta concessão, caso seja usada a faculdade concedida no paragrapho anterior.

§ 3.º O Governo reserva-se o direito de fazer construir a ponte em Lanhezes em qualquer época, directamente ou por accordo com a em-

preza, que ficará obrigada a estabelecer immediatamente a ligação das linhas das duas margens, constituindo no primeiro caso a portagem da parte destinada á estrada ordinaria receita do Estado.

§ 4.º A extensão da linha da margem esquerda de Vianna até ligar com a linha principal em frente de Lanhezes não é contada para os effeitos de garantia de juro a que se refere o § 1.º do artigo 27.º

§ 5.º Os prasos para a apresentação do projecto e para a construcção da linha da margem esquerda são eguaes aos que no presente artigo se fixam para a linha do Valle do Lima.

§ 6.º A construcção das linhas que teem a sua origem em Braga e Vianna deverá começar a partir d'aquellas cidades.

Art. 56.º Se dentro dos prasos fixados para a conclusão das obras ellas não estiverem terminadas, e a linha ferrea respectiva em estado de exploração, pagará a empreza adjudicataria por cada mez de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvida a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que não excederá a 2:000$000 réis para cada secção.

Art 57.º Se a empreza não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 56.º), se não cumprir as outras clausulas estipuladas no contracto, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contracto.

§ 1.º N'este caso, a construcção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis

www.ocomboio.net

mezes, com as mesmas condições, e arrematada á empreza que maior lanço offerecer. O preço da arrematação será entregue á empreza, segunda outorgante, depois de deduzidas as despezas que o Governo tiver feito. Se dentro d'estes seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecidos adjudicados ao Estado sem indemnisação alguma e o contracto rescindido para todos os effeitos judiciaes.

§ 2.º A rescisão d'este contracto será feita por meio de decreto.

§ 3.º Do decreto de rescisão poderá a empreza recorrer para o Tribunal Arbitral, no improrogavel praso de um mez, a contar do dia em que fôr publicado na folha official.

§ 4.º O Governo muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnisar a empreza, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnisação.

§ 5.º Egualmente declara o Governo que se não responsabilisa por quaesquer dividas da empreza, qualquer que seja o modo e titulo porque ellas forem contrahidas, nem garante nem cauciona contractos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que a empreza faça.

§ 6.º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo portuguez, não só em razão do dominio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferencia sobre todos os credores da empreza, qualquer que seja a origem das suas dividas, obrigando-se a empreza em todos os contractos que fizer, relativamente á linha ferrea, a respeitar os direitos do Estado.

Art. 58.º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes, os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59.º Se a empreza não conservar, durante todo o praso da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para esse fim, á sua custa todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 24.º, ou se fôr remissa em satisfazer as intimações que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria auctoridade, e n'este caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empreza, até completar a importancia das despezas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 60.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração dos caminhos de ferro, o Governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empreza, e intimal-a-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se tres mezes depois de intimada na fórma d'este artigo, a empreza não provar que está habilitada para continuar a exploração das linhas ferreas, nos termos do presente contracto, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe forem feitas, e o Governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnisação alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 61.º Quando o Governo tomar conta dos caminhos de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quaesquer despezas que sejam necessarias para os pôr em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quaes objectos ficarão servindo, nos ultimos cinco annos, de hypotheca especial a esta obrigação.

Art. 62.º A execução de todas as obras dos caminhos de ferro concedidos pelo presente contracto, o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalisação dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 63.º Nem os caminhos de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberta ao transito publico emquanto a empreza não tiver obtido a approvação do Governo, que para esse fim mandará examinar meuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança das vias ferreas, interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não tal linha ferrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submettido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 64.º O Governo terá o direito de fiscalisar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas ferreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 65.º A empreza fica sujeita:

1.º A's leis, regulamentos e instrucções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre a policia e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação ás construcções como aos serviços de exploração;

2.º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrapho postal;

3.º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalisação e entrega dos impostos de transito e sello.

Art. 66.º A empreza adjudicataria será considerada portugueza para todos os effeitos.

Art. 67.º As contestações que se suscitarem entre a empreza e o Estado serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empreza. No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando accordo para esta nomeação, o quinto arbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo.

§ 2.º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem á approvação, modificação e execução dos projectos, segundo os quaes a empreza tem a obrigação de construir as linhas ferreas indicadas n'estas condições.

Art. 68.º Ficam sujeitos á approvação do Governo os estatutos da empreza adjudicataria.

Art. 69.º A empreza é auctorisada a fazer os regulamentos para os serviços de explora-

www.ocomboio.net

ção, submettendo-os á approvação do Governo. Estes regulamentos são obrigatorios para a empreza, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho de ferro.

Art. 70.º A empreza poderá trespassar, com prévia auctorisação do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas pelo presente contracto, a qualquer outra empreza, sociedade ou individuo particular.

E com as condições acima exaradas deram os outorgantes por feito e concluido o presente termo de contracto definitivo, de que foram testemunhas presentes o segundo official d'este Ministerio, Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa. = E eu, *Ernesto Madeira Pinto*, do Conselho de Sua Magestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contracto, que vão assignar commigo as pessoas já mencionadas, depois de lhes ser lido por mim.

Logar de um sello de estampilha da taxa de 3$000 réis, devidamente inutilisado com a data de 27 de setembro, e as seguintes assignaturas. = *Conde de Paçô-Vieira — Temple George Blackwood — Carlos Augusto Elbling — Arthur Eduardo Chichorro da Costa — Ernesto Madeira Pinto.* = Fui presente, *Antonio Candido.*

Está conforme. — Secretaria Geral, em 3 de outubro de 1904. = Servindo de Secretario Geral, *Alfredo Pereira.*

Parecer da Commissão do «bill» de indemnidade da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei relevando o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto dictatorial de 2 de maio de 1904.

Senhores: — A vossa Commissão do *bill* de indemnidade apreciou detida e ponderadamente a proposta de lei n.º 2-B apresentada pelo Governo ás Côrtes e tendente a relevar o mesmo Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio do corrente anno e pela consequente celebração do contracto de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca.

Entendeu a vossa Commissão dever inquirir em primeiro logar das razões justificativas da dictadura e avaliar depois o merito dos diplomas respectivos de caracter legislativo emanados do poder executivo. Do seu estudo vem dar-vos conta.

Senhores, tem a vossa Commissão opinião bem assente sobre a necessidade de evitar-se, em geral, periodos dictatoriaes e de conservar-se ao Parlamento todo o seu prestigio, porque elle é a base das instituições representativas e o esteio da liberdade. Se, porém, circumstancias anormaes se alevantam impedindo a acção efficaz do Parlamento, e se, por esse fa-

ção, submettendo-os á approvação do Governo. Estes regulamentos são obrigatorios para a empreza, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho de ferro.

Art. 70.º A empreza poderá trespassar, com prévia auctorisação do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas pelo presente contracto, a qualquer outra empreza, sociedade ou individuo particular.

E com as condições acima exaradas deram os outorgantes por feito e concluido o presente termo de contracto definitivo, de que foram testemunhas presentes o segundo official d'este Ministerio, Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa. = E eu, *Ernesto Madeira Pinto,* do Conselho de Sua Magestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contracto, que vão assignar commigo as pessoas já mencionadas, depois de lhes ser lido por mim.

Logar de um sello de estampilha da taxa de 3$000 réis, devidamente inutilisado com a data de 27 de setembro, e as seguintes assignaturas. = *Conde de Paçô-Vieira — Temple George Blackwood — Carlos Augusto Elbling — Arthur Eduardo Chichorro da Costa — Ernesto Madeira Pinto.* = Fui presente, *Antonio Candido.*

Está conforme. — Secretaria Geral, em 3 de outubro de 1904. = Servindo de Secretario Geral, *Alfredo Pereira.*

Parecer da Commissão do «bill» de indemnidade da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei relevando o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto dictatorial de 2 de maio de 1904.

Senhores: — A vossa Commissão do *bill* de indemnidade apreciou detida e ponderadamente a proposta de lei n.º 2-B apresentada pelo Governo ás Côrtes e tendente a relevar o mesmo Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio do corrente anno e pela consequente celebração do contracto de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca.

Entendeu a vossa Commissão dever inquirir em primeiro logar das razões justificativas da dictadura e avaliar depois o merito dos diplomas respectivos de caracter legislativo emanados do poder executivo. Do seu estudo vem dar-vos conta.

Senhores, tem a vossa Commissão opinião bem assente sobre a necessidade de evitar-se, em geral, periodos dictatoriaes e de conservar-se ao Parlamento todo o seu prestigio, porque elle é a base das instituições representativas e o esteio da liberdade. Se, porém, circumstancias anormaes se alevantam impedindo a acção efficaz do Parlamento, e se, por esse fa-

www.ocomboio.net

cto, a acção benefica do Governo se sente embaraçada no seu seguimento, ameaçando irrealisar actos fomentadores do bem publico iniciados ao abrigo de todas as disposições legaes, carece de estudo especial qualquer invasão praticada pelo poder executivo ás funcções do poder legislativo. E' o caso presente.

Em 30 de janeiro ultimo apresentou o actual Ministro das Obras Publicas ao Parlamento a proposta de lei n.º 7-C, que visava a permittir-se a concessão com garantia de juro, e precedendo concurso, da construcção e exploração das linhas ferreas do Valle do Lima (Vianna a Ponte da Barca), do Alto Minho (Braga a Monsão) e de Braga a Guimarães, todas ellas pertencentes á rede complementar e classificadas por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

Foi esta proposta na ultima sessão convertida em projecto de lei pelas Commissões de Obras Publicas e de Fazenda, louvando-se a acção do Governo, que, firme no seu proposito de impulsionar vivamente o elemento mais em atrazo na nossa situação economica, e ampliando beneficamente a sua larga acção fomentadora já posta em pratica com unanime applauso publico, desejava sob o ponto de vista ferro-viario crear um melhoramento real e effectivo a uma rica região do paiz. A origem d'esta proposta foi a seguinte: Em 1903 dois concursos, harmonicos com a lei de 14 de julho de 1899, mandou abrir o Governo para a concessão das referidas linhas á iniciativa particular, attenta a inconveniencia de as juntar ás que o Estado devesse construir e explorar, falhando, porém, ambas as tentativas.

Como a construcção d'essas linhas era um

melhoramento que se impunha, como eram vivas as solicitações dos povos interessados, entendeu o Governo ser de conveniencia abrir concurso em condições de acceitação publica. Tal foi o fundamento do decreto de 24 de dezembro ultimo, pelo qual se abriu terceiro concurso nos termos da lei de 14 de julho de 1899, mas com a modificação de ser substituida pela garantia de juro a cedencia de impostos de sello e transito e a partilha de receita durante trinta annos, fixando-se em 150 kilometros a extensão da linha garantida e o desembolso do Estado, de fórma que nunca excederá 3 % do capital kilometrico não superior a 20:000$000 réis por unidade.

N'esta ordem de ideias foi apresentada ás Côrtes a proposta de lei n.º 7-C em janeiro ultimo, cuja approvação daria ao Governo auctorisação legislativa para firmar o contracto definitivo findo o praso do concurso aberto nas novas bases.

Houve um concorrente unico nas bases estabelecidas, Temple George Blackwood, e fez-se-lhe a adjudicação provisoria em 28 de março do anno corrente, continuando-se a aguardar a auctorisação parlamentar para se lavrar o contracto definitivo.

Por motivos especiaes foi posto termo á sessão parlamentar, e apresentou-se ao Governo o seguinte dilemma: Ou aguardar nova sessão parlamentar, perdendo o ensejo de realisar tão util melhoramento, ou, attendendo os pareceres favoraveis das Commissões parlamentares de Obras Publicas e Fazenda sobre a auctorisação pedida, as intensas solicitações dos povos interessados, os interesses geraes em servir urgen-

temente com a viação accelerada uma rica região do Paiz, invadir as attribuições do poder legislativo, que tudo fazia crêr ser favoravel á proposta do Governo, e decretar, em conformidade completa com o projecto de lei, a auctorisação solicitada e assignar o contracto definitivo. Foi o que o Governo fez. As circumstancias expostas são de molde a levar a vossa Commissão a concordar com o proceder do Governo, achando-o digno de apoio. Foi o contracto definitivo assignado em 27 de setembro ultimo, tendo justamente o Governo concedido, dentro das bases estatuidas, as possiveis facilidades para tornar pratico tão util melhoramento.

E' o que a vossa Commissão tem a dizer sobre a primeira parte do seu estudo: inquirição do motivo da dictadura. Sobre o merito dos diplomas consequentes é a vossa Commissão de parecer que as alterações feitas ás bases da lei de 14 de julho de 1899, não só são merecedoras do nosso applauso por constituirem maneira de tornar efficaz e real o melhoramento projectado, de utilidade indiscutivel, sem gravame para o Thesouro, como são, sob o seu estudo preciso, completamente acceitaveis por poder-se afoitamente vaticinar que o encargo da garantia de juro, reembolsavel, não excederá o augmento de recursos do fundo especial proveniente de affluxo do trafego das novas linhas ás do Minho, e do rendimento dos impostos de transito e sello. E' dever dos poderes publicos suscitar e amparar a iniciativa particular, para a qual, com razão, teve de appellar. Fêl-o o Governo e sabiamente.

As extraordinarias manifestações de apreço e profundas homenagens de gratidão de que foi

alvo o actual Ministro das Obras Publicas no norte do Paiz denotam a justiça e o valor d'esta obra do Governo, baseada na iniciativa do illustre Ministro.

Pelos motivos expostos é a vossa Commissão do *bill* de indemnidade de parecer que merece a vossa approvação o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' relevado o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto com força de lei de 2 de maio do corrente anno e celebração do contracto de concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca, em 27 de setembro de 1904, com Temple George Blackwood, em virtude d'esse decreto.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Sala das sessões, 11 de outubro de 1904.= *Pereira dos Santos — Raposo Botelho — Reis Torgal — Alfredo C. Brandão — Antonio de Sousa Pinto de Magalhães — Abel de Andrade — J. M. Pereira de Lima — A. C. Claro da Ricca,* relator.

www.ocomboio.net

Proposta de lei para a concessão de garantia de juro á linha de Coimbra a Louzã

Senhores: — Promover o desenvolvimento da viação accelerada é, sem contestação possivel, um dos mais valiosos serviços que se podem prestar a um Paiz, como o nosso, que está ainda infelizmente muito longe de possuir uma rede ferro-viaria em proporção com a sua superficie e população, se o compararmos, sob este ponto de vista, com as nações medianamente servidas por tão importante factor do progresso e do augmento da riqueza publica.

Auxiliar para isso todos os emprehendimentos com probabilidade de exito e animar a iniciativa particular, geralmente retrahida e desconfiada, e o capital, quasi sempre receoso, é, pois, dever dos que se interessam pela prosperidade da nação.

Conseguir este duplo fim sem impôr ao Thesouro publico encargos incompativeis com as suas forças, ainda quando temporarios, tal é o pensamento em que se inspira a prosposta de lei que tenho a honra de submetter á vossa esclarecida apreciação.

Como é sabido, foi feita á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego a concessão de um caminho de ferro de via larga de Coimbra a Arganil pelos alvarás regios de 10 de setembro de 1887 e 8 de novembro de 1888.

Difficuldades supervenientes de ordem financeira impediram a Companhia de levar a cabo a construcção da linha, que se acha bastante adeantada na parte comprehendida entre Coimbra e Louzã, e arrastaram a referida Companhia ao estado de fallencia em que foi declarada por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa de 18 de fevereiro de 1897.

Posta assim sob o regimen da lei de 9 de novembro de 1893, procurou a Companhia, representada pelo Conselho fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º d'esta lei, reorganisar-se, negociando uma convenção com os seus credores e ajustando com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes as bases de um contracto afim de assegurar a exploração da linha quando concluida.

A quantia necessaria para a conclusão da linha até á Louzã foi avaliada por uma commissão de engenheiros em 220:000$000 réis.

Accrescentando-lhe a somma necessaria para a satisfação de encargos inadiaveis e para constituir um fundo que habilite a Companhia a provêr a qualquer eventualidade que possa surgir no andamento dos trabalhos, julga o Conselho fiscal, incumbido da gerencia dos negocios da Companhia, nos termos da lei de 9 de novembro de 1893, indispensavel emittir 350:000$000 réis de obrigações do typo de 5 %, amortisaveis em 25 annos, para as quaes solicita uma garantia não excedente a 3 %, reembolsavel pelo excesso do rendimento liquido da linha em relação á annuidade necessaria para o serviço das obrigações.

A quantia maxima a adeantar será, pois, n'um anno, de 10:500$000 réis, compensada em

parte pelo producto dos impostos de transito e sello, que nunca será inferior a 2:000$000 réis.

E' licito suppôr que o rendimento da linha permittirá dispensar em breve tempo este auxilio do Estado, que em todo o caso poderá ser prestado sem onus para o Thesouro, por ser mais tarde reembolsado com o respectivo juro, sahindo da verba inscripta no orçamento geral do Estado para «garantias de juros a diversas linhas ferreas» sem necessidade de reforço, por isso que o encargo total a que a mesma verba é destinada, diminue de anno para anno.

N'estes termos, e tendo em attenção o alto serviço prestado a uma região privada dos beneficios da viação accelerada, confio em que merecerá a vossa approvação a presente

Proposta de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo a adeantar annualmente, pela verba inscripta no orçamento geral do Estado para «garantias de juros a diversas linhas ferreas», á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego e até ao limite de 10:500$000 réis, a quantia necessaria para, com o rendimento liquido do encargo de exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, perfazer a importancia de 24:833$375 réis, valor da annuidade necessaria para juro de 5 % e amortisação em 25 annos de um emprestimo de 350:000$000 réis em obrigações a emittir pela referida Companhia.

§ 1.º A liquidação e a entrega das quantias que houverem de ser adeantadas, até o limite

www.ocomboio.net

de 3 % do capital fixado, nos termos d'este artigo, serão feitas semestralmente.

§ 2.º Para os effeitos d'este artigo, o encargo kilometrico da exploração será sempre computado em 500$000 réis.

Art. 2.º O uso da auctorisação conferida pelo artigo antecedente, fica dependente da homologação pelo Tribunal do Commercio de Lisboa de qualquer contracto de exploração da linha ferrea de Coimbra a Arganil, no todo ou, pelo menos, na parte comprehendida entre Coimbra e Louzã, e bem assim da homologação do accordo com os credores da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, em virtude da qual deixe de ser-lhe applicavel o regimen da lei de 9 de novembro de 1893, sob o qual se encontra actualmente a referida Companhia.

Art. 3.º Logo que o rendimento da linha, liquido das despezas de exploração, exceda a annuidade de que trata o artigo 1.º, começará o Estado a ser reembolsado de quaesquer sommas que tenha adeantado, accrescidas do respectivo juro, á razão de 5 % ao anno, entrando para este fim no rateio a que houver de se proceder com os restantes credores, nos termos do accordo homologado pelo Tribunal do Commercio, em harmonia com o disposto no artigo antecedente.

Art. 4.º Por parte da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego outorgará nos contractos a celebrar em virtude da presente lei o Conselho fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º da lei de 9 de novembro de 1893, ficando o mesmo Conselho auctorisado a proceder desde já á emissão das obrigações a que se refere o artigo 1.º

Art. 5.º Fica o Governo auctorisado a modificar as condições do alvará de concessão do caminho de ferro de Arganil, no que fôr necessario para se ultimar a construcção do referido caminho de ferro e assegurar a sua exploração nos termos emergentes d'esta lei.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 24 de abril de 1903. = *Conde de Paçô-Vieira.*

Parecer das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei de concessão de garantia de juro á linha de Coimbra a Louzã.

Senhores: — A vossa Commissão de Obras Publicas examinou com todo o cuidado a proposta de lei n.º 19-D, que tem por fim auctorisar o Governo a adeantar annualmente, pela verba inscripta no Orçamento Geral do Estado para «garantia de juros a diversas linhas ferreas», á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, e até o limite de 10:000$000 réis, a quantia necessaria para dar uma garantia não excedente a 3 % a uma emissão de 350:000$000 réis de obrigações do typo de 5 %, amortisaveis em 25 annos, afim de habilitar a Companhia á conclusão da sua linha e a transformar em contracto definitivo o accordo a que chegou com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para a sua exploração.

Pelos alvarás regios de 10 de setembro de 1887 e de 8 de novembro de 1888 foi feita á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego a concessão de um caminho de ferro de via larga, de Coimbra a Arganil, mas difficuldades financeiras e dissidencias na execução do contracto com o empreiteiro, provocaram uma interrupção nos trabalhos, que no primeiro lanço se achavam muito adeantados, e nos quaes se

www.ocomboio.net

tinham gasto mais de 1.000:000$000 réis, levando a Companhia a requerer a cessação de pagamentos, o que lhe foi concedido por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa, de 24 de outubro de 1895.

Procurou ainda a Companhia obter dos seus credores a approvação de um projecto de convenção, de que lhe resultasse vida nova e lhe permittisse a conclusão da linha; não conseguindo, porém, obter essa annuencia dos credores, foi-lhe aberta a fallencia por sentença do Tribunal do Commercio de Lisboa, de 18 de fevereiro de 1887.

O Conselho fiscal que, por effeito da lei de 9 de novembro de 1893, passou a representar a Companhia, tendo chegado a um accordo com o empreiteiro e com os credores privilegiados, de modo a poder offerecer uma garantia segura para conseguir a exploração da linha, mandou proceder ao orçamento para a sua conclusão até á Louzã e á avaliação dos materiaes existentes, em harmonia com o n.º 4.º do artigo 12.º da citada lei de 9 de novembro de 1893, visto não poder desde já construir-se até Arganil, como seria para desejar.

Para aquelles trabalhos, para a satisfação de encargos inadiaveis e para outras despezas, julga o Conselho fiscal necessaria uma emissão de 350:000$0000 réis de obrigações de 5 %, amortisaveis em 25 annos, cuja collocação, porém, não será assegurada sem uma garantia de juro que solicitou e que foi fixada em um maximo de 30 % do capital a emittir, isto é, n'um maximo de 10:500$000 réis annuaes, quantia esta que, juntamente com o rendimento liquido da exploração do caminho de ferro, deve perfazer

a annuidade de 24:833$375 réis, necessaria para o serviço da emissão.

O adeantamento maximo n'um anno será ainda mais reduzido, se attendermos ao rendimento provavel dos impostos de transito e de sello, avaliados em 2:000$000 réis por anno. Será, pois, de 8:500$000 réis o maximo encargo annual, e isto na hypothese inacceitavel de ter a linha um rendimento de 977$791 réis, isto é, que excede apenas em 477$791 réis pelo accordo com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, o qual se tornará em contracto definitivo logo que seja sanccionada em lei do Estado a garantia pedida, que foi fixada em 500$000 réis annuaes.

N'esta quantia foi tambem computado o encargo kilometrico da exploração pelo § 2.º do artigo 1.º do projecto, de modo que é licito suppôr que em breve poderá ser dispensado o auxilio do Estado. O rendimento kilometrico do caminho de ferro da Beira Alta nos primeiros annos da sua exploração assim o faz prevêr.

Basta que a linha renda 1:100$000 réis por kilometro para que os encargos para o Estado fiquem reduzidos como segue:

Encargo maximo annual	8:500$000
Rendimento de 122$209 réis em 30 kilometros	3:666$270
Differença . . .	5:345$730

que representará o maximo adeantamento annual.

Quando o rendimento kilometrico fôr de 1:327$758 réis, os encargos do Estado desapparecerão, e em excedendo esta importancia, co-

meçará o Estado a ser reembolsado das quantias que tiver adeantado, accrescidas do respectivo juro, á razão de 5 %, as quaes sahirão da verba inscripta no Orçamento Geral do Estado para «garantia de juros a diversas linhas ferreas», cujos encargos diminuem de anno para anno, não precisando por isso de ser reforçada.

Sendo de toda a vantagem a exploração d'esta linha, destinada a servir uma região onde se acham estabelecidas numerosas fabricas, e cujos valles são dos mais ferteis, convindo obstar á successiva deterioração das obras feitas e do material existente, no que todos estão de accordo, e não podendo a Companhia só por si, pelas circumstancias em que se encontra, proceder á conclusão da linha, julga esta Commissão que merece a vossa approvação o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo a adeantar annualmente, pela verba inscripta no Orçamento Geral do Estado para «garantias de juros a diversas linhas ferreas», á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego e até o limite de 10:500$000 réis, a quantia necessaria para, com o rendimento liquido do encargo de exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, perfazer a importancia de 24:833:375 réis, valor da annuidade necessaria para juro de 5 % e amortisação em 25 annos de um emprestimo de 350:000$000 réis em obrigações a emittir pela referida Companhia.

§ 1.º A liquidação e a entrega das quantias que houverem de ser adeantadas, até o limite de 3 % do capital fixado, nos termos d'este artigo, serão feitas semestralmente.

§ 2.º Para os effeitos d'este artigo o encargo kilometrico da exploração será sempre computado em 500$000 réis.

Art. 2.º O uso da auctorisação conferida pelo artigo antecedente fica dependente da homologação pelo Tribunal do Commercio de Lisboa de qualquer contracto de exploração da linha ferrea de Coimbra a Arganil, no todo ou, pelo menos, na parte comprehendida entre Coimbra e Louzã, e bem assim da homologação do accordo com os credores da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, em virtude da qual deixe de ser-lhe applicavel o regimen de 9 de novembro de 1893, sob o qual se encontra actualmente a referida Companhia.

Art. 3.º Logo que o rendimento da linha, liquido das despezas de exploração, exceda a annuidade de que trata o artigo 1.º, começará o Estado a ser reembolsado de quaesquer sommas que tenha adeantado, accrescidas do respectivo juro, á razão de 5 % ao anno, entrando para este fim no rateio a que houver de se proceder com os restantes credores, nos termos do accordo homologado pelo Tribunal do Commercio, em harmonia com o disposto no artigo antecedente.

Art. 4.º Por parte da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego outorgará nos contractos a celebrar em virtude da presente lei o Conselho fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º da lei de 9 de novembro de 1893, ficando o mesmo Conselho auctorisado a pro-

www.ocomboio.net

ceder desde já á emissão das obrigações a que se refere o artigo 1.º

Art. 5.º Fica o Governo auctorisado a modificar as condições do alvará de concessão do Caminho de Ferro de Arganil, no que fôr necessario para se ultimar a construcção do referido caminho de ferro e assegurar a sua exploração nos termos emergentes d'esta lei.

Sala das sessões, em 8 de maio de 1903. = *Pereira dos Santos*, presidente — *Alvaro Rego* — *Sousa e Silva* — *Antonio Belard da Fonseca* — *Belchior José Machado* — *José Jeronymo Rodrigues Monteiro* — *Ernesto Nunes da Costa e Ornellas* — *André de Freitas* — *Augusto C. Claro da Ricca* — *José Maria de Oliveira Simões* — *Luciano Pereira da Silva* — *Luiz de Mello* — *Carlos Alberto Soares Cardoso*, relator.

Senhores: — A vossa Commissão de Fazenda concorda com o parecer, que precede, da Commissão de Obras Publicas.

Sala das sessões da Commissão, em 8 de maio de 1903. = *José Dias Ferreira* (com declarações) — *Marianno Cyrillo de Carvalho* — *Luiz Gonzaga dos Reis Torgal* — *J. Maria Pereira de Lima* — *Conde de Castro e Solla* — *Rodrigo Affonso Pequito* — *Manoel Fratel* — *D. Luiz de Castro* — *Lopes Navarro* — *H. Matheus dos Santos* — *Antonio de Sousa Pinto de Magalhães* — *Alberto Navarro.*

Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Pares, sobre o projecto de lei de concessão de garantia de juro á linha de Coimbra a Louzã.

Senhores: — Pelos alvarás de 10 de outubro de 1887 e 8 de novembro de 1888, obteve a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego concessão do Estado para construir um caminho de ferro de via larga, de Coimbra a Arganil, iniciando os respectivos trabalhos, que seguiram regularmente até ás proximidades da Louzã. Por falta de capitaes não pôde a Companhia progredir com as obras, e, apoz tentativas infructiferas para os obter, o Tribunal do Commercio de Lisboa abriu lhe fallencia, em 18 de fevereiro de 1897.

Havendo o Conselho fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º da lei de 9 de novembro de 1893, assumido a representação da Companhia, entabolou logo negociações com os credores, e em especial com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para a conclusão da linha e respectiva exploração, negociações que, sem duvida, se não ultimarão e reduzirão a escriptura publica sem que seja approvada a proposta de lei garantindo juro aos capitaes indispensaveis para essa conclusão pelas forças da verba do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, inscripto no respectivo orçamento.

Pelo orçamento a que se procedeu foi julgada indispensavel a quantia de 350:000$000 réis para concluir a linha até á Louzã, para pagamento de encargos inadiaveis e constituição de um fundo destinado a obtemperar a qualquer eventualidade que sobrevenha durante o andamento dos trabalhos, propondo-se o Conselho fiscal da Companhia a crear obrigações do typo de 5 % n'esta importancia, amortisaveis em 25 annos, logo que o Estado lhes conceda garantia de juro não excedente a 3 %, reembolsavel pelo excesso de rendimento liquido da linha, em relação á annuidade necessaria para o serviço das obrigações.

N'estes termos, a quantia maxima que o Governo poderá ter de adeantar annualmente á Companhia será de 10:500$000 réis, da qual haverá a abater a quantia de 2:000$000 réis, em que as repartições competentes avaliam o producto a receber dos impostos de transito e sello.

Calculando em 500$000 réis as despezas de exploração por kilometro, em harmonia com a base estabelecida nas negociações ainda pendentes com a Companhia Real, a annuidade paga pelo Estado irá successivamente diminuindo á maneira que o rendimento kilometrico fôr augmentando até que quando o rendimento bruto attingir 1:328$000 réis (numeros redondos) cessará a subvenção do Estado, começando este a ser embolsado das quantias que houver adeantado, accrescidas do respectivo juro á razão de 5 % ao anno.

Como a verba consignada no orçamento do Ministerio das Obras Publicas para garantia de juro a diversas linhas ferreas vae successiva e annualmente diminuindo, cabia perfeitamente

dentro das forças da verba descripta para o actual anno economico a garantia maxima a conceder, sendo aliás reembolsavel, como já dissemos, o capital adeantado com os respectivos juros, e poder-se-hia, como propunha o Governo, obter, sem sacrificio para o Thesouro, e sem novo encargo orçamental, a conclusão e exploração de uma via ferrea de 62 kilometros (numeros redondos) que atravessa uma região agricola bastante rica e populosa, e em que existem tambem já industrias consideravelmente desenvolvidas, não ficando menos assegurado tal *desideratum* se a subvenção fôr paga, como votou a Camara dos Senhores Deputados, pelo fundo especial dos caminhos de ferro, visto que as sobras da verba destinada á garantia de juro reverte para este fundo.

E' importante o serviço prestado pelo Estado auxiliando o desenvolvimento da viação accelerada n'uma região que ainda a não possue, ao mesmo tempo que anima e ampara a iniciativa particular, tão escassa entre nós, e que mais se retrahiria ainda se visse que o Governo abandonava á sua sorte emprezas de utilidade publica, que se encontrassem ou viessem a encontrar nas condições em que se acha a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego. Por todas estas razões são as vossas Commissões de Fazenda e Obras Publicas de parecer, de accordo com o Governo, que merece a approvação da Camara o seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' auctorisado o Governo a adeantar annualmente, inscrevendo se no orçamento

www.ocomboio.net

dos caminhos de ferro do Estado, e para ser pago pelo fundo especial dos mesmos caminhos de ferro á Companhia do Caminho de Ferro do Mondego e até o limite de 10:500$000 réis, a quantia necessaria para, com o rendimento liquido do encargo de exploração do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, perfazer a importancia de 24:833$375 réis, valor da annuidade necessaria para juro de 5 % e amortisação em 25 annos de um emprestimo de 350:000$000 réis em obrigações a emittir pela referida Companhia.

§ 1.º A liquidação e a entrega das quantias que houverem de ser adeantadas, até o limite de 3 % do capital fixado, nos termos d'este artigo, serão feitas semestralmente.

§ 2.º Para os effeitos d'este artigo o encargo kilometrico da exploração será sempre computado em 500$000 réis.

Art. 2.º O uso da auctorisação conferida pelo artigo antecedente, fica dependente da homologação pelo Tribunal do Commercio de Lisboa de qualquer contracto de exploração da linha ferrea de Coimbra a Arganil, no todo ou em parte, e bem assim da homologação do accordo com os credores da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, em virtude da qual deixe de ser-lhe applicavel o regimen da lei de 9 de novembro de 1893, sob o qual se encontra actualmente a referida Companhia.

Art. 3.º Logo que o rendimento da linha, liquido das despezas de exploração, exceda a annuidade de que trata o artigo 1.º, começará o Estado a ser reembolsado de quaesquer sommas que tenha adeantado, accrescidas do respectivo juro, á razão de 5 % ao anno, entrando para

este fim no rateio a que houver de se proceder com os restantes credores, nos termos do accordo homologado pelo Tribunal do Commercio, em harmonia com o disposto no artigo antecedente.

Art. 4.º Por parte da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego outorgará nos contractos a celebrar, em virtude da presente lei, o Conselho Fiscal, nomeado nos termos do artigo 12.º da lei de 9 de novembro de 1893, ficando o mesmo Conselho auctorisado a proceder desde já á emissão das obrigações a que se refere o artigo 1.º

Art. 5.º Fica o Governo auctorisado a modificar as condições do alvará de concessão do Caminho de Ferro de Coimbra a Arganil, no que fôr necessario para se ultimar a construcção do referido caminho de ferro até este ultimo ponto, e assegurar a sua exploração nos termos emergentes d'esta lei.

Sala das sessões das Commissões reunidas de Fazenda e Obras Publicas da Camara dos Dignos Pares, 19 de maio de 1903. = *Pedro Victor da Costa Sequeira — Miguel Dantas — Moraes Carvalho — Marquez de Gouveia — Conde de Avila — Conde de Azarujinha — Polycarpo Anjos — Telles de Vasconcellos — M. Carvalho — Pereira e Cunha — A. de Azevedo Castello Branco — Arthur Hintze Ribeiro — José da Silveira Vianna — Avellar Machado*, relator.

Proposta de lei para a construcção dos caminhos de ferro da zona central

Senhores: — Prevêr e preparar o futuro, dotando o Paiz com os necessarios instrumentos de progresso, é missão indeclinavel dos poderes publicos, que a devem, porém, cumprir sob o imperio constante e inflexivel dos sãos principios de justiça distribuitiva. E' preciso que a sua acção benefica se faça sentir em toda a communidade e que da vida social todos partilhem, quanto possivel, os beneficios a par dos encargos.

A esse duplo objectivo obedeceu a proposta de lei que tive a honra de vos apresentar em 24 de abril do anno findo e foi convertida na carta de lei de 1 de julho do mesmo anno.

Procurei então impulsionar a viação acelerada, promovendo, em relação a duas vastas regiões do Paiz que abrangem a maior parte da sua area e mais desfavorecidas se encontram, a construcção simultanea de varias linhas por troços successivos a partir das linhas exploradas.

Do uso da auctorisação conferida ao Governo pela citada lei vos foi dada conta em relatorio especial, e por elle vistes que se iniciou em excellentes condições o recurso ao credito, previsto e auctorisado na lei de 14 de julho de 1899, e que se deu começo aos trabalhos de construcção de muitas das linhas enumeradas no artigo 1.º da lei de 1 de junho de 1903.

A creação do fundo especial dos caminhos

www.ocomboio.net

de ferro do Estádo e as providencias subsequentes sobre a sua applicação permittem, pois, aos poderes publicos desenvolver a viação accelerada nas regiões extremas do Paiz, que teem por arterias principaes as linhas exploradas pelo Estado.

Não deve, porém, ficar esquecida a zona central entre o Mondego e o Tejo, tão importante sob o ponto de vista agricola e industrial e que tem por arterias principaes as linhas do Norte e Leste, Oeste e Beira Baixa, achando-se limitada ao norte pela Beira Alta. A' custa de pezados sacrificios foram construidas essas linhas, algumas das quaes se avantajam a todas as outras do Paiz na importancia do seu trafego ou por assegurarem as communicações internacionaes.

Não se póde, porém, considerar completo o systema por ellas constituido.

As duas malhas que formam na nossa rede são demasiado grandes, ficando mal servidas, no seu interior, vastas zonas com direito incontestavel a possuirem os meios de mais rapido progresso economico.

Entre a faixa do littoral percorrida pela linha de Oeste e as linhas do Norte e Leste ha apenas communicações em caminho de ferro pelos extremos em que as duas se unem e que distam entre si mais de 200 kilometros.

Hoje, que a linha de Vendas Novas a Setil estabeleceu a ligação dos caminhos de ferro do Sul e Sueste com os restantes do Paiz, impõe-se naturalmente a das linhas de Leste e de Oeste pelo Valle de Rio Maior, transversal que, além de ser o caminho directo do littoral para o Alemtejo e Algarve, tem subida importancia militar.

Mais proximo de Lisboa são aconselhadas, por considerações da mesma ordem, outra ou outras ligações, como a precedente verdadeiras linhas de serviço da zona de defeza concentrada de Lisboa e que servem regiões ricas e populosas.

Além das transversaes de via larga que asseguram as melhores ligações entre as linhas principaes, sem solução de continuidade, nem embaraço de baldeações, afigura-se-me serem as linhas de via reduzida o complemento indispensavel da rede esboçada na zona central do Paiz, como o são na do norte, por egual accidentada. Thomar está naturalmente indicada para centro de irradiação d'essas linhas complementares, construidas e exploradas com a maxima economia.

No Valle de Zezere e no do Nabão, seu affluente, florescem numerosos centros, mas a agricultura e a industria resentem-se ali da falta de communicações.

A linha da Beira Alta segue a margem direita do Mondego, distanciando-se da esquerda, que mal serve e na qual se encontra, ao longo da vertente septentrional da Serra da Estrella, uma faixa populosa, notavel pela sua actividade industrial, que de Miranda do Corvo se estende pela Louzã e Ceia até Gouveia.

Na vertente oriental das serras dos Candieiros e de Aire, entre Rio Maior e Thomar, encontram-se localidades fabris, que uma linha que as ligasse com os restantes caminhos de ferro faria prosperar, do mesmo modo que, entre a costa e aquella cidade, povoações ha, como Alcobaça, Porto de Moz e Ourem, que muito lucrariam com a viação accelerada. Imperfeitas são as ligações de Leiria com quasi todos os concelhos do districto.

N'esta rapida analyse das necessidades da região do centro, não pretendo indicar as linhas complementares que melhor a serviriam. Seria prematura e inopportuna a sua enumeração.

Por decreto de 27 de setembro de 1899, cujo cumprimento suscitei, foi confiado a uma commissão technica o delineamento do plano respectivo nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898, que veio iniciar novo periodo de actividade e de progresso para a nossa rede ferro-viaria. Acha-se, ao presente, submettido esse plano ao inquerito administrativo de utilidade publica, em que os interesses locaes são chamados a pronunciar-se, e cujas conclusões subministrarão a base para o plano definitivo, que ha de ser préviamente apreciado por estações consultivas tão auctorisadas, como são o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e a Commissão Superior de Guerra. D'esse conjuncto de estudos resultará a classificação das linhas de manifesta utilidade publica, chamadas a constituir a rede complementar do centro, n'um plano methodico, embora susceptivel de revisão, ao qual deve ser subordinada a obra de fomento, e em cuja realisação gradual teem de collaborar os poderes publicos, a acção local e a iniciativa privada.

* * *

Ao mesmo tempo que se executam os trabalhos preparatorios da classificação das linhas complementares, importa preparar os meios de as construir pouco a pouco sem onerar o Thesouro.

O systema applicado á rede complementar das regiões do norte e do sul póde-se tornar extensivo ás do centro; basta para isso aproveitar recursos crescentes, obtidos das linhas em exploração.

A lei de 14 de julho de 1899 baseou-se na renuncia do Thesouro aos augmentos de receita das linhas exploradas pelo Estado, consagrados ao aperfeiçoamento d'estas e á construcção dos seus complementos.

Para o fundo especial, então instituido, foram destinados os accrescimos, não só da receita liquida, como dos impostos nas linhas do Estado.

A importancia dos recursos assim obtidos, que a muitos se afigurava problematica, é hoje manifesta.

A' construcção directa pelo Estado ou a garantias de juro em linhas tributarias das que elle explora são applicados, nem outro destino devem ter.

Receitas ha, porém, condicionalmente destinadas a esse fundo, que de facto não revertem para elle e que bem poderiam ser consagradas ao progresso da viação accelerada na região que lhes dá origem. Refiro-me aos augmentos dos impostos e ás economias nas garantias de juro das linhas da zona central.

O n.º 4.º da base 3.ª da lei citada prescreveu, com effeito, que constituissem receita do fundo especial os augmentos dos impostos em todas as linhas do paiz (com excepção das do Minho e Douro e das que se construirem de novo, já consideradas no n.º 3.º) em relação ao rendimento orçado para 1897-1898, e as reducções das garantias nas linhas de Torres-

www.ocomboio.net

Figueira-Alfarellos, Beira Baixa, Foz Tua-Mirandella e Santa Comba Dão-Vizeu em relação á quantia de 622:500$000 réis, logo que haja saldo positivo no orçamento das receitas e despezas ordinarias do Estado.

Infelizmente essa condição não se verificou até hoje. E quando se verificasse, pezado seria o sacrificio, e certo o desequilibrio, que ao Thesouro adviria da cedencia de receitas importantissimas, mercê do desenvolvimento do trafego e da modificação do imposto do sello.

Se compararmos, com effeito, o producto dos impostos de transito e sello nas linhas exploradas por companhias em 1895, anno que devia servir de base ao orçamento de 1897-1898, com o realisado em 1902, chegamos aos seguintes resultados:

	1895	1902
Norte e Leste	98:553$591	136:686$742
Porto-Povoa-Famalicão	5:711$796	10:538$278
Ramal de Caceres	2:211$783	3:044$573
Beira Alta	16:129$871	23:602$507
Guimarães	4:324$805	6:972$871
Ramal de Coimbra	2:691$205	4:626$397
Lisboa-Cintra-Torres	11:952$379	23:488$927
Torres-Figueira-Alfarellos	12:761$061	24:785$888
Foz Tua-Mirandella	2:200$706	3:584$557
Santa Apolonia-Bemfica	2:137$321	3:859$808
Ramal de Cascaes	4:577$581	21:902$494
Linha urbana	8:361$902	16:839$286
Santa Comba Dão-Vizeu	1:843$089	3:011$746
Beira Baixa	9:182$083	16:217$011
	182:639$173	299:161$085

O augmento foi de 116:521$912 réis, e se, para termo de comparação, se tomasse o anno de 1903, muito maior seria.

Das reducções de garantias de juro grande seria o tributo para o fundo especial.

Em 1902 as garantias liquidadas foram as seguintes:

Torres-Figueira-Alfarellos	37:341$786
Foz Tua a Mirandella	39:841$431
Beira Baixa	366:690$661
Santa Comba Dão-Vizeu	60:963$199
	504:837$077

A reducção, em relação ao limite de 622:500$000 réis, estipulada na base 3.ª citada, seria de 117:562$923 réis, sem contar com a consideravel reducção soffrida em 1903.

Excederia, pois, desde já 240:000$000 réis annuaes a receita que ao fundo especial adviria d'esta fonte, revertendo toda em beneficio das zonas extremas do Paiz.

Em vez de um sacrificio — tão importante, embora condicional e por emquanto não realisado — do Thesouro, que, para mais, renovaria o desequilibrio do orçamento e não se coadunaria com os principios de justiça distributiva, mais vale supprimir a condição e tomar para ponto de referencia os impostos cobrados e as garantias pagas em 1903, destinando as receitas obtidas ao desenvolvimento das redes de que proveem.

A divisão do Paiz, sob o ponto de vista da viação accelerada, em tres grandes zonas: norte,

centro e sul, impõe-se naturalmente e resulta da constituição da nossa rede ferro-viaria. As regiões extremas teem por arterias principaes as linhas do Estado, que na sua posse se devem manter, bem como os respectivos complementos e affluentes, salvo os que, sem inconveniente, estejam sujeitos ao regimen das concessões, com ou sem garantia de juro.

E' essa a opinião geralmente acceita hoje e a mais consentanea com as conveniencias publicas.

Na zona central todas as linhas são exploradas por companhias, que teem para cada concessão zonas privilegiadas, não havendo razão para submetter as linhas secundarias a regimen diverso do que vigora para as principaes.

O alvitre que primeiro me occorreu para provêr á construcção de novas linhas consistia na divisão do fundo especial em duas secções distinctas, com economia separada, destinadas: uma aos encargos da viação accelerada nas zonas do norte e do sul, como hoje o é todo o fundo especial, e a segunda aos da zona do centro.

A' primeira secção continuariam a pertencer as receitas fóra do trafego e os augmentos das receitas liquidas do trafego e dos impostos nas linhas do Estado, em relação aos limites fixados nas leis de 14 de julho de 1899 e 1 de junho de 1903. Pertenceriam egualmente os augmentos de impostos e as reducções de garantias de juro nas linhas exploradas por companhias nas respectivas zonas, em relação ás quantias liquidadas para 1903, e o producto dos impostos nas que n'ellas se construirem de novo.

Das outras receitas enumeradas nos n.os 5.º a 11.º da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899, seria apenas excluida a receita da venda e arrendamento de terrenos, que, salvo no anno de 1899-1900, tem orçado por 4:000$000 réis annuaes.

Para a segunda secção proporia que se destinassem o producto dos impostos nas linhas da zona central, em relação á quantia liquidada para 1903, e as reducções de garantias de juro das mesmas linhas, comparadas egualmente com as quantias liquidadas em relação ao anno findo. Ser-lhe-hia tambem destinado o producto da venda e arrendamento de terrenos, previsto nos n.os 7.º e 8.º da base 3.ª citada, em compensação dos impostos e garantias de juro das actuaes linhas tributarias das do Minho e Douro, que para a 1.ª secção devem reverter, e finalmente os subsidios das corporações locaes e os auxilios extraordinarios do Thesouro.

Por esta fórma, as linhas existentes em cada região subministrariam os recursos para o desenvolvimento da respectiva rede ferro-viaria. Ao Thesouro nenhum sacrificio seria pedido, além da cedencia dos futuros accrescimos de receita em relação ao anno findo, sacrificio que não vem perturbar a economia do orçamento e tem sobeja compensação no augmento da materia collectavel, devido á poderosa acção de fomento da viação accelerada. A parte do fundo especial destinada ás linhas do Estado tambem não seria prejudicada por esta partilha de receitas effectivas, substituida a uma cedencia condicional, que por ora se não realisou, nem póde realisar sem renovar o desequilibrio orçamental, que hoje a impede.

www.ocomboio.net

Não quiz dar seguimento ao meu plano sem o fazer estudar pelo Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, do qual tenho sempre recebido dedicada e leal cooperação e cujas funcções o designavam naturalmente para essa consulta prévia.

No seu parecer, que encontrareis appenso, pondera o Conselho a conveniencia de não se alterar a constituição do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, que serve de garantia ás operações de credito effectuadas ou a effectuar para os fins previstos na sua lei organica. Julga, pois, preferivel que se crie novo fundo, inteiramente distincto d'aquelle e com economia separada, exclusivamente destinado aos encargos da construcção das linhas complementares da região central. Nenhum inconveniente vê em destinar para esse fundo os augmentos dos impostos e economias nas garantias de juro das linhas da região, a partir de 1903, receita que não reverterá de facto para o actual fundo especial. Longe de ser affectado, receberá este as quantias d'aquella proveniencia em relação ás actuaes linhas tributarias das do Minho e Douro.

Com esse alvitre me conformei inteiramente.

Instituido novo fundo, a sua gerencia, aliás bem simples, deve naturalmente ser confiada á mesma entidade que administra o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, não havendo razão sufficiente para crear outra entidade de funcções analogas, como propõe o Conselho de Administração.

* * *

Que os recursos assim obtidos não são para desprezar, facil se torna demonstral-o, determinando o crescimento annual que podem ter.

Para isso tomaremos para termos de comparação os annos de 1898 e 1902, afim de abranger um periodo em que a reforma do imposto de sello exerceu o seu influxo em toda a plenitude e não ter de aguardar pelas liquidações de 1903, apesar de mais favoraveis, por ter sido geral e importante o augmento de receitas.

Os impostos nas linhas tributarias das do Minho e Douro attingiram as seguintes importancias:

	1898	1902
Porto-Povoa-Famalicão . .	7:762$987	10:538$278
Guimarães	5:285$729	6:972$871
Foz Tua-Mirandella . . .	2:446$748	3:584$557
	15:495$464	21:085$706

O augmento médio annual foi de 1:400$000 réis.

A garantia de juro na linha de Foz Tua a Mirandella desceu de 56:938$442 réis em 1898 a 39:841$431 réis em 1902, ou 4:274$000 réis por anno.

Para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado reverterá, pois, uma receita crescente, sendo o primeiro termo de progressão de 5:600$000 réis, proximamente.

Justo é que revertam essas receitas para a secção que ha de occorrer á garantia de juro no troço de Mirandella a Bragança e nas linhas complementares do Minho, embora essa garantia seja quasi totalmente compensada pelo affluxo do trafego das novas linhas ás do Minho e Douro.

Vejamos agora com que receitas póde contar o fundo destinado aos encargos da rede complementar do centro, deduzindo-as em relação ao mesmo quinquennio,

Impostos

	1898	1902
Norte e Leste	111:257$251	136:686$742
Ramal de Caceres	2:387$504	3:044$573
Beira Alta	17:372$481	23:602$507
Ramal de Coimbra	3:382$050	4:626$397
Lisboa-Cintra-Torres	17:013$936	23:488$927
Torres-Figueira-Alfarellos	20:016$371	24:785$888
Santa Apolonia-Bemfica	3:082$081	3:859$808
Ramal de Cascaes	13:932$630	21:902$494
Linha urbana	12:053$973	16:839$286
Santa Comba Dão-Vizeu	2:223$587	3:011$746
Beira Baixa	10:782$681	16:217$011
	213:504$545	278:065$379
Augmento médio annual.	11:140$000	

Garantias de juro

	1898	1902
Torres-Figueira-Alfarellos	88:891$195	37:341$786
Santa Comba Dão-Vizeu	61:760$708	60:963$199
Beira Baixa	401:111$860	366:690$661
	551:763$763	464:995$646
Reducção média annual.	21:690$000	

A receita inicial do novo fundo especial seria, pois, de 37:830$000 réis, não contando com a de outras proveniencias que são previstas.

No fim de quatro annos poderá ter attingido mais de 120:000$000 réis annuaes, se o crescimento das receitas dos caminhos de ferro continuar a accentuar-se, como é natural, mormente quando a ligação das linhas do sul com o resto da rede e a construcção de novos troços vão concorrendo para o augmento do trafego.

Não é, pois, para desprezar uma receita crescente d'aquella importancia, e que póde augmentar mais de 30:000$000 réis por anno.

Importa, porém, não esquecer uma circumstancia que a fará avolumar consideravelmente.

A carta de lei de 26 de fevereiro de 1875 auctorisou o Governo a isentar do imposto de transito as mercadorias que forem transportadas por pequena velocidade nas linhas de Norte e

www.ocomboio.net

Leste, durante um periodo de 36 annos, mediante determinadas clausulas relativas á conclusão da linha do Norte. Por decreto de 8 de março do mesmo anno, subsequente á assignatura do contracto celebrado em 6 com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, tornou o Governo effectiva a isenção referida.

O imposto, que já então era pago, passou a constituir receita da Companhia. O periodo de 36 annos finda em 7 de março de 1911. D'essa data em deante recebe o Estado o imposto de transito, que representa avultado subsidio para o fundo especial.

Com effeito, as receitas de pequena velocidade das linhas do Norte e Leste foram de 1.415:792$507 réis em 1898 e 1.764:329$254 réis em 1902, tendo, pois, crescido annualmente 87:100$000 réis, em média. Se abrangermos na comparação um decennio, veremos que em 1893 a receita foi de 1.157:335$139 réis, correspondendo lhe o crescimento médio annual de 67:400$000 réis. Quando findar o regimen de isenção instituido pelo decreto de 8 de março de 1875, terá essa receita attingido seguramente 2.000:000$000 réis, correspondendo-lhe, pois, 100:000$000 réis de imposto de transito, que reverterão para o novo fundo especial, segundo a economia da minha proposta, indo-se juntar a mais de 200:000$000 réis de receita annual das outras proveniencias, cuja productividade provavel foi já calculada.

Um fundo que dentro de quatro annos póde representar 120:000$000 réis annuaes, e dentro de sete mais de 300:000$000 réis, dará margem a largos emprehendimentos, ainda quando se taxem de optimistas os meus calculos e se

queira restringir a previsão da elasticidade das receitas, tomada para base d'elles. Não pretendo, aliás, formular prognosticos rigorosos, que a contingencia do assumpto não comporta. Contento-me com a demonstração irrecusavel de que não são para desprezar as receitas que proponho e pelas quaes devem ser pautados os encargos que se hajam de assumir.

* * *

Por que fórma convem mais applicar os recursos obtidos afim de occorrer á conclusão da rede do centro?

Onde as linhas principaes são todas exploradas por Companhias, egual regimen se recommenda para as complementares (salvo o caso de ser pelo Estado exercido o direito de resgate), devendo-se evitar, quanto possivel, o fraccionamento da rede por numerosas entidades exploradoras.

Raras serão as linhas a construir que dispensem auxilio do Estado, umas porque são mais uteis que rendosas, outras porque os accidentes do terreno tornam dispendiosa a construcção.

Não convem adoptar para esse auxilio a fórma de subvenção kilometrica em capital, que obrigaria o Estado a levantar as quantias necessarias mediante operações de credito, prejudiciaes ao exito das exigidas pela construcção directa da rede complementar nas regiões extremas do Paiz, ainda quando os recursos do res-

pectivo fundo especial comportassem folgadamente os encargos d'esses emprestimos.

Não é para desprezar a lição das transformações por que tem passado a legislação franceza similar.

A lei de 12 de julho de 1865, destinada a crear a vicinalidade dos caminhos de ferro, estipulava subvenções em capital. Os inconvenientes revelados pelos factos e os exiguos resultados obtidos determinaram a promulgação da lei de 11 de junho de 1880, baseada na substituição d'aquella fórma de subvenção pela garantia de juro em determinadas condições. Sob esse regimen tomou logo incremento a construcção dos caminhos de ferro secundarios. A experiencia mostrou apenas a necessidade de ligeiras alterações da lei, propostas em 1892, consistindo, entre outras, na fixação de um maximo por kilometro para o subsidio resultante da garantia.

A garantia de juro tem vantagens incontestaveis; afoita o capital com a certeza da remuneração e constitue um encargo reembolsavel, que vae decrescendo á medida que o trafego se desenvolve. Em determinadas phases da exploração resulta, é certo, da garantia, o objectivo, para as emprezas, de manterem a despeza abaixo do limite minimo estipulado no contracto, com prejuizo do serviço e, portanto, do publico. A despeito dos inconvenientes geralmente apontados, afigura-se-me vantajosa essa fórma de suscitar e amparar a iniciativa privada. Importa não esquecer que, na pratica, o optimo é inimigo do bom, e que a solução mais isenta de inconvenientes não é sempre a mais exequivel.

Poder-se-ha, para os evitar, offerecer, como alvitra o Conselho de Administração, em vez da garantia de juro, uma subvenção annual kilometrica que represente parte dos encargos do capital. Esse processo tornará effectivo para o Estado um desembolso que na garantia de juro póde não ser attingido, e não constitue adeantamento reembolsavel, defeito que é attenuado pela partilha de receitas liquidas além de certo limite.

Nas linhas que teem trafego de vulto a garantia de juro é menos gravosa para o Estado. Convirá portanto um prudente ecletismo e a liberdade de acção governativa para a escolha de um dos dois processos, conforme as circumstancias aconselharem, devendo-se, porém, em qualquer dos casos, fixar de ante-mão a extensão das linhas para os effeitos da subvenção ou da garantia e os limites d'esses auxilios.

O defeito principal da garantia póde ser corrigido ou attenuado, fixando-se para a despeza de exploração um limite inferior menos elevado, e por isso lhe dei a preferencia.

Outros auxilios convem offerecer á iniciativa particular, previstos já nas bases 5.ª e 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, como são: a importação livre de direitos do material fixo e circulante que não puder ser fornecido em boas condições pela industria nacional; a isenção, durante sessenta annos, periodo usual de amortisação, de impostos sobre os juros das obrigações e dividendo das acções; a auctorisação ás corporações administrativas locaes de subsidiarem as linhas complementares da região pelos recursos do fundo de viação.

Na linha de Torres-Figueira-Alfarellos o ca-

www.ocomboio.net

pital garantido foi de 30:000$000 réis por kilometro, não podendo o desembolso do Estado exceder a 2 % ou 600$000 réis.

Em linhas menos importantes, como a da Beira Baixa, mas de construcção difficil, a garantia maxima attingiu 1:967$000 réis por kilometro. Na linha de Mirandella a Bragança está previsto o maximo de 1:169$550 réis.

Attentas, porém, as condições technicas que podem e devem ser estabelecidas, e das quaes resulta considerabilissima economia na construcção, desnecessario se torna prevêr garantias tão elevadas, como insufficiente poderia ser o limite estabelecido para as linhas de Torres-Figueira-Alfarellos ou para as do Minho, que se acham a concurso e teem certo um trafego importante.

As ligações de via larga entre as linhas de Oeste e Leste podem ser construidas e exploradas pela Companhia Real, concessionaria das linhas principaes.

Asseguram-lhe os contractos esse direito, sem subsidio nem garantia, o que não impede o Governo de fazer a outrem a concessão, quando a Companhia a não queira.

Não convem, todavia, ao publico a interposição de outra entidade entre duas linhas da Companhia, dando logar aos encargos e difficuldades do serviço combinado, com as respectivas transmissões. Que a Companhia não construirá as linhas transversaes sem auxilio do Estado é manifesto, pois é maior a utilidade para o publico que os lucros que d'essas ligações adveem á Companhia, a qual, para uma parte do trafego actual, terá menor percurso, diminuição aliás compensada, no todo ou em

parte, pelo incremento que tomarão as relações favorecidas pelas transversaes.

Os factos occorridos com o ramal da Merceana mostram bem quão pouco provavel é essa construcção sem auxilio do Estado.

Por contracto de 10 de junho de 1882 foi feita á firma Henry Burnay & C.ª a concessão da linha de Lisboa a Cintra e a Torres Vedras, com um ramal pelas proximidades de Runa á Merceana.

Depois de varios estudos e da audiencia das estações consultivas, foi approvada, por portaria de 23 de outubro de 1883, a estimativa de um novo traçado do ramal, com a condição de ser apresentado projecto minucioso. Posteriormente foi trespassada a concessão para a Companhia Real, que diligenciou obter do Governo a substituição do ramal de via larga por um de via reduzida, ligando a Merceana com a linha de Leste nas proximidades do Carregado.

O despacho de 30 de dezembro de 1889, que exigia a apresentação de estudos prévios ou de proposta bem definida que habilitasse o Governo a tomar resolução sobre o assumpto, não surtiu effeito. O mesmo succedeu á portaria de 9 de setembro de 1897, que exigia a apresentação, pela Companhia, até ao fim de fevereiro de 1898, do projecto completo do ramal, sendo contado d'essa data o praso de tres annos para a conclusão do mesmo ramal.

Tres ligações são preconisadas: a mais importante, que faz seguimento á linha de Vendas Novas ao Setil e passa por Rio Maior, indo ligar-se com a linha de Oeste nas Caldas ou em Obidos e podendo ser prolongada até Peniche; a segunda, partindo das alturas do Carregado

ou Villa Nova da Rainha por Alemquer e Merceana, em direcção ás proximidades de Torres; a terceira, das proximidades de Alverca, por Bucellas a Mafra e á Ericeira. Não urge construil-as todas simultaneamente. A sua construcção póde ser facilitada pelo emprego de curvas de pequeno raio, que, na via larga, em linhas d'aquella natureza, descem sem inconveniente a 250 ou mesmo a 200 metros, barateando consideravelmente a construcção.

A transversal de Alemquer abrangeria o ramal da Merceana, que a Companhia Real é obrigada a construir sem subsidio, e mal se comprehendem regimens diversos de concessão em dois troços de uma linha que mede cerca de 35 kilometros.

Convirá, pois, substituir a obrigação relativa ao ramal da Merceana por egual compromisso ácerca do ramal de Cacem a Caxias, para ligação da linha de Cintra-Torres com o ramal de Cascaes.

Pela alinea *c)* da clausula 1.ª do alvará de 9 de abril de 1887 foi a Companhia auctorisada a construir e explorar esse ramal, se lhe convier. Ninguem contestará a utilidade de uma ligação que facilite o movimento entre Cintra e Cascaes e proporcione facil accesso da linha de Oeste á estação do Caes de Sodré. Por esta fórma não são diminuidas as obrigações da Companhia, resultantes dos contractos, e facilita-se, pela garantia de juro, a construcção de uma transversal curta, mas sobremodo util, e que serve uma região rica e populosa.

* * *

Tal é o plano delineado, que se me afigura tão efficaz como isento de inconvenientes, para a conclusão da rede ferro viaria na região central do Paiz.

Se me objectarem que as circumstancias do Thesouro não justificam desvios de receitas, responderei que dos rendimentos presentes nem um ceitil é sacrificado ao desenvolvimento da viação accelerada e que a base essencial da nossa regeneração financeira é o progresso economico do Paiz, impossivel sem a facilidade de communicações. Os accrescimos futuros de receita, cedidos ao novo fundo especial, produzirão 100 por 1 para o Thesouro.

Não se diga tambem que se vão acordar esperanças e aspirações locaes difficeis de satisfazer em curto praso, provocando se assim exigencias menos razoaveis.

Egual objecção podia ser opposta ás propostas que foram convertidas nas leis de 14 de julho de 1899 e 1 de julho de 1903, o que não impediu, e ainda bem, a sua approvação.

Não pretendemos illudir os povos com a miragem de prodigios operados pelo fundo especial, tornado em fonte inesgotavel de recursos, ou em cornucopia magica de abundancia.

Lenta e gradual, mas segura e crescente, será a acção das providencias propostas. A creação do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado em 1899 não provocou exigencias excessivas; suscitou antes louvaveis iniciativas e va-

www.ocomboio.net

liosas cooperações, sem crear embaraços á acção governativa. O mesmo succederá com a instituição do novo fundo.

Os povos da região até agora esquecida comprehenderão que o meio de apressarem a realisação das suas legitimas aspirações consiste na coadjuvação, tenaz mas paciente, prestada aos esforços dos poderes publicos.

Não se exagere todavia a lentidão do processo alvitrado. Vimos que dentro de poucos annos serão consideraveis os recursos do novo fundo especial, exactamente quando poderão começar os encargos, findo o praso mais ou menos longo dos estudos e construcções.

Não é pouco poder assegurar a construcção, em periodo não muito largo, de algumas centenas de kilometros de linhas n'uma região que até agora só poderia ter esperança na iniciativa particular, privada de auxilio.

Será modesta a providencia, mas não me parece de todo util.

* * *

A lei de 14 de julho de 1889 auctorisou a construcção do prolongamento da linha do Sul, de Faro a Villa Real de Santo Antonio. Para que esse troço preste todos os serviços de que é susceptivel, importa ligar a estação de Villa Real com Ayamonte por carreiras fluviaes regulares, em correspondencia com os comboios, favorecendo assim as relações com as provincias de Huelva e Andaluzia e fazendo affluir ás linhas do sul trafego valioso.

Não menos util é o estabelecimento de carreiras no Guadiana, que sirvam as povoações ribeirinhas até Mertola, tornando-se esses serviços fluviaes complemento da exploração do caminho de ferro, com bilhetes e expedições directas.

Esta providencia de incontestavel alcance não está comprehendida, a meu vêr, nas auctorisações concedidas pelas leis vigentes; inclui-a por isso na presente proposta.

* * *

A administração publica não póde ter por *simile* a teia de Penelope. O seu maior defeito é a instabilidade e o prurido de reformas, que substitua o imperio da lei, de todos conhecida e respeitada, pelo chaos resultante de quotidianas remodelações.

Conservar não é, porém, immobilisar, e a estabilidade do regimen administrativo, em qualquer ramo de serviço publico, não exclue os progressos e aperfeiçoamentos aconselhados pela experiencia, mórmente tratando-se de novos systemas submettidos á sancção da pratica.

Pertence a esse numero o regimen instituido pela lei de 14 de julho de 1899 para os caminhos de ferro do Estado, que foi innovação feliz, susceptivel porém de ligeiras modificações, sobremodo convenientes.

Assim, foi instituido um premio de exploração, consistindo n'uma parte dos augmentos da receita, contida entre determinados limites e destinada a melhorar os vencimentos do pessoal

dirigente. Poucas commissões technicas serão tão complexas e laboriosas, originando responsabilidades mais graves, como é proprio de um serviço de caracter commercial.

As Companhias assim o entendem, retribuindo largamente os directores e chefes de serviço.

Mais convidativa que d'antes era, tem de ser a sua remuneração nas linhas do Estado, para se encontrar em justa correspondencia com as exigencias indeclinaveis do serviço e com a competencia especial que este demanda. Os augmentos de receita são, porém, funcção de variadissimos elementos e em muitos casos independentes da acção do pessoal dirigente, como as vicissitudes da agricultura ou da industria; subministram por isso base imperfeita e incompativel com as normas da justiça e da boa proporção entre os serviços prestados e a remuneração conferida.

A fixação e distribuição do premio da exploração, nos termos da lei vigente, tem sido em cada anno origem de difficuldades, dando logar a insistentes propostas do Conselho de Administração para a sua reforma.

Na modificação que proponho fixa-se o seu duplo caracter de melhoria de vencimento e remuneração de bons serviços, tornados independentes das variações accidentaes do trafego e definem-se claramente as categorias que d'esse premio partilham, o que não impede a concessão de recompensas pecuniarias previstas no regulamento para outras categorias de funccionarios pelos bons serviços prestados.

Julgo ainda que não deve continuar a absoluta gratuidade das funcções do Conselho de

Administração, exercidas ha quatro annos com zêlo e isenção dignos de todo o elogio e sem o minimo pedido de retribuição.

Muito espontaneamente tomei a iniciativa de propôr que se repare a omissão da lei, introduzindo-se n'ella a fórma de remuneração por cedulas de presença, proposta no seu relatorio pela commissão que o decreto de 6 de outubro de 1898 encarregou de preparar as bases da reforma administrativa dos caminhos de ferro do Estado.

Não são comparaveis as funcções das corporações meramente consultivas, ouvidas a espaço pelo Governo, com o trabalho e responsabilidades de um Conselho, delegado do Ministro e encarregado de gerir tão importantes propriedades do Estado. Bem cabida é, pois, a remuneração, embora modesta, que proponho, a despeito da louvavel repugnancia manifestada pelo Conselho, relativamente a essa parte da minha proposta. Julgo tambem indispensavel providenciar para que o vogal secretario do Conselho, que dirige ao mesmo tempo os serviços centraes e cujas funcções são sobremodo trabalhosas, possa ter quem o coadjuve com a devida competencia technica e o substitua, quando fôr necessario.

* * *

A economia distincta que hoje teem os caminhos de ferro do Estado facilita a adopção das praticas geralmente seguidas na administração ferro-viaria.

Assim, é corrente a adopção dos exercicios

www.ocomboio.net

por annos civis, sem a distincção de gerencia e exercicio, que dá logar a complicações dispensaveis de escripturação.

A classificação das despezas deve egualmente ser feita em harmonia com as normas seguidas na contabilidade technica das direcções e que não concordavam com as de contabilidade legal. A remuneração do pessoal e os materiaes consumidos em cada ramo de serviço são, de facto, o encargo que deve corresponder á previsão orçamental, tornando-se impossivel a distincção por capitulos differentes dos materiaes e jornaes que o regulamento de contabilidade preceitua, mas que no proprio orçamento geral do Estado não existe, nem póde existir.

A desordem e imperfeição dos serviços de contabilidade do Ministerio das Obras Publicas, que determinou efficazes providencias do illustre Ministro o Conselheiro João Gonçalves Pereira dos Santos, tinha attingido o seu auge quando começou a vigorar a nova organisação dos caminhos de ferro. As difficuldades da transição que se operou no meio do anno economico, foram aggravadas pela deficiencia de empregados habilitados e pelas frequentes mutações do pessoal superior que occorreram n'uma das Direcções.

A organisação prevista nos §§ 3.º e 4.º da base 1.ª da lei de 14 de julho de 1899 para os serviços centraes de expediente e contabilidade revelou se desde logo inexequivel, sendo substituida pelas regras postas no decreto de 23 de dezembro do mesmo anno.

Ficaram, porém, sem pessoal habilitado esses serviços, nos quaes apenas se podia acudir ao mais urgente.

No ramo de contabilidade a secretaria do Conselho teve de se limitar á conferencia e verificação dos processos de despezas e contas de pagamento das Direcções, o que antes se não fazia com necessaria individuação, e ao registo do movimento das receitas e despezas, aguardando a liquidação do primeiro anno economico, que tinha de ser feita pela 9.ª Repartição da Contabilidade, e recursos de pessoal para trabalho mais completo.

Ao meu illustre antecessor se devem providencias de alcance no intuito de fazer sahir rapidamente a contabilidade das linhas do Estado do periodo difficil de transição, desenvolvendo-a e tornando lhe extensivas as normas universalmente seguidas em administração ferro-viaria. A reorganisação dos serviços centraes e a approvação de um regulamento provisorio de contabilidade convenientemente orientada, permitte esperar que dentro em pouco esta possa ter o necessario desenvolvimento e subministrar promptamente todos os elementos de apreciação que d'ella ha direito de exigir.

Importa harmonisar com essas tendencias as bases da lei organica nos pontos que difficultem ao presente a adopção das regras mais convenientes.

O orçamento ordinario é hoje feito com antecipação de oito mezes, em relação ao começo do periodo a que se refere. E como a despeza é funcção da receita do trafego e cresce com ella, os consideraveis augmentos que annualmente teem tido as receitas das linhas do Estado, e terão pelo influxo dos novos troços, teem dado e darão logar a profunda discordancia entre as previsões orçamentaes e os factos

subsequentes, exigindo rectificações, tanto na despeza como na receita.

Se os orçamentos se fizerem por annos civis, as previsões, mais proximas do periodo a que se referem, podem ser mais rigorosas e portanto menos importantes as rectificàções. Para regular provisoriamente as despezas, emquanto o orçamento não é approvado, basta cingil-as ao orçamento anterior.

Os quadros e vencimentos do pessoal administrativo dos caminhos de ferro são fixados por decreto e só podem vigorar depois de introduzidos no orçamento.

A abertura de novos troços de linhas dá logar, porém, em certos casos, a necessidades imprevistas de alargamento, que convem deixar previstas na lei, abrindo-se essa excepção.

Egualmente convem prescrever regras explicitas ácerca da revisão do orçamento e da fórma por que a fiscalisação parlamentar deve ser exercida sobre tão importante ramo de administração publica.

Taes são os ligeiros retoques e aperfeiçoamentos que a experiencia aconselha e que na minha proposta introduzi.

* * *

Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi, com geral applauso, instituida a medalha para galardoar os bons serviços do pessoal administrativo e jornaleiro dos caminhos de ferro do Estado.

A' medalha concedida ao pessoal jornaleiro

tornou aquelle diploma inherente uma pensão representada por determinadas percentagens do salario, e que será justa recompensa e poderoso incentivo para bem servir.

Se bem que apenas o salario médio é fixado annualmente no orçamento, podendo, pois, variar o individual, o augmento inherente á medalha constitue uma verdadeira pensão, fixa e independente do salario, por isso que não cessa quando este é substituido pela pensão de reforma.

Suscitou portanto a applicação d'esse preceito do referido diploma duvidas ácerca da necessidade de uma providencia legislativa que a auctorisasse, como manda a disposição analoga do decreto de 28 de setembro de 1898, que instituiu egual recompensa para o pessoal dos correios e telegraphos. Essas duvidas foram confirmadas pelo modo de vêr da Procuradoria Geral da Corôa, o que me levou a introduzir na presente proposta a disposição, cuja falta se fazia sentir.

Tal é, senhores, a economia do trabalho modesto e despretencioso, que no intento de bem administrar, prevendo e preparando o futuro, venho submetter á vossa esclarecida apreciação, sob a fórma da seguinte

Proposta de lei

Artigo 1.º E' instituido um fundo exclusivamente destinado ao custeio do estudo e construcção das linhas complementares da zona central do Paiz, e denominado «fundo especial dos caminhos de ferro da zona central.»

www.ocomboio.net

Art. 2.º E' auctorisado o Governo a modificar a organisação dos serviços dos caminhos de ferro do Estado e a decretar as providencias necessarias para a cabal execução d'esta lei, em conformidade com as bases annexas, que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Base 1.ª — Constituem receita do fundo especial dos caminhos de ferro da zona central, exclusivamente destinado aos encargos de estudo e construcção das linhas complementares d'essa região:

1.º O augmento do producto dos impostos de transito e de sello nas linhas actualmente exploradas na região central, em relação á quantia liquidada para o anno civil de 1903, e o producto dos mesmos impostos nas linhas complementares que forem abertas á exploração na mesma zona;

2.º Uma quantia equivalente á diminuição das garantias de juro nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos, Beira Baixa e Santa Comba Dão-Vizeu, em relação á importancia liquidada para o anno civil de 1903, e bem assim os reembolsos que hajam de ser feitos pelas companhias concessionarias d'aquellas ou de outras linhas da região, que de futuro sejam concedidas com garantia de juro;

3.º Os subsidios com que tenham deliberado contribuir as corporações locaes para a construcção de novas linhas da respectiva região e que o Governo delibere acceitar;

4.º Os juros dos capitaes disponiveis pertencentes a este fundo;

5.º Os depositos de garantia de concessões de linhas ferreas ou de contractos relativos a caminhos de ferro da região, que hajam de reverter para o Estado;

6.º As quantias que extraordinariamente forem destinadas pelo Governo para este fundo.

§ 1.º Ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado continuarão a pertencer todas as receitas enumeradas nos n.os 1.º a 11.º da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899, e no n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de junho de 1903, sendo porém as que figuram no n.º 3.º da citada base substituidas pelo augmento de producto dos impostos de transito e sello nas linhas do Porto á Povoa e Famalicão, de Guimarães e de Foz Tua a Mirandella, em relação á importancia liquidada para o anno civil de 1903, a diminuição de garantia de juro n'esta ultima linha, em relação á quantia liquidada para o mesmo anno, e os reembolsos que hajam de ser feitos de futuro nos termos do contracto de concessão.

§ 2.º A gerencia do novo fundo especial, com economia absolutamente distincta da do fundo instituido pela carta de lei de 14 de julho de 1899, ficará a cargo da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos da referida lei, sem prejuizo das funcções que por lei competem, relativamente ás linhas exploradas por companhias, á Direcção Geral das Obras Publicas e Minas e ás repartições d'ella dependentes.

§ 3.º Para os effeitos da constituição e applicação do fundo especial respectivo consideram-se como pertencendo á zona central do Paiz todas as linhas actualmente concedidas á Companhia

Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, as da Beira Alta e de Santa-Comba-Dão a Vizeu e as tributarias e complementares d'essas que vierem a ser classificadas na região entre o Mondego e o Tejo.

§ 4.º As receitas de qualquer dos dois fundos, provenientes de impostos e garantias de juro serão, depois de liquidada a sua importancia pela estação competente, encorporadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado nos fundos especiaes a que pertençam, por encontro com a parte das receitas liquidas das linhas do Estado entregue ao Thesouro. Os reembolsos de garantias de juro serão encorporados directamente no fundo especial respectivo.

Base 2.ª — Fica auctorisado o Governo a fazer a concessão de qualquer das linhas da rede complementar da zona central, préviamente classificadas, mediante concurso publico, nas condições seguintes e sem prejuizo dos direitos assegurados pelos contractos vigentes:

1.º Serão concedidos as vantagens e auxilios estipulados ou previstos nos n.ºs 1.º, 4.º, 5.º e 8.º da base 5.ª e na base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, sendo porém elevado a sessenta annos o prazo fixado no referido n.º 8.º;

2.º Poderá ser concedida a garantia de juro, reembolsavel nas condições usuaes, de 5 % do custo por kilometro que fôr préviamente fixado, sendo limitado o desembolso do Estado ao maximo de 750$000 réis por kilometro.

A extensão total de cada linha será préviamente fixada para os effeitos da garantia de juro. As despezas de exploração serão computadas em 50 % das receitas do trafego liquidas de impostos, com o minimo de 700$000 réis;

3.º Em vez da garantia de juro, poderá ser concedida uma subvenção kilometrica annual, por periodo não excedente a quarenta annos, consistindo na annuidade equivalente ao juro de 5 % e amortisação n'esse periodo de uma fracção do custo kilometrico préviamente fixado, não excedente a metade do mesmo custo, não podendo essa annuidade ultrapassar, em caso algum, 600$000 réis por kilometro. Será préviamente fixada, para os effeitos da subvenção, a extensão total da linha.

Dos augmentos de receita liquida, além de 6 % do capital representado pela linha e seu material circulante, pertencerá metade ao Estado, revertendo para o fundo especial respectivo.

4.º A base de licitação dos concursos será a duração da concessão, que em caso algum poderá exceder o limite de noventa e nove annos;

5.º As condições technicas da construcção de cada linha serão préviamente fixadas pelo Governo, em vista da importancia provavel do trafego e das difficuldades de construcção, de modo que esta se torne quanto possivel economica sem prejuizo dos requisitos essenciaes da exploração.

§ 1.º Não serão assumidos encargos de garantias de juro ou de subvenções kilometricas que não caibam folgadamente nas disponibilidades do fundo especial dos caminhos de ferro da zona central.

§ 2.º As linhas transversaes de via larga, entre as de Leste e de Cintra-Torres ou Torres-Figueira-Alfarellos, que foram julgadas indispen-

www.ocomboio.net

saveis e classificadas nos termos legaes, poderão ser concedidas sem concurso, nos termos da presente base, á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sendo fixado pelo Governo, de accordo com a Companhia, o custo kilometrico que deverá servir de base á garantia ou á subvenção, e devendo findar o praso das respectivas concessões ao mesmo tempo que o das linhas que liguem com a de Leste.

§ 3.º Se o Governo contractar com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construcção e exploração de uma ligação das linhas de Cintra-Torres e de Leste entre as proximidades do Carregado e a de Torres Vedras, nas condições prescriptas na presente base, a construcção e exploração do ramal da Merceana, imposta pelo § unico do artigo 1.º da carta de lei de 2 de maio de 1882, será substituida pela obrigação de ser pela Companhia construido e explorado, sem auxilio do Governo, o ramal de ligação da linha de Cintra-Torres com o ramal de Cascaes, a que se refere a alinea *c)* da clausula 1.ª do alvará de 9 de abril de 1887.

§ 4.º O Governo dará annualmente conta ás Côrtes do uso da auctorisação concedida na presente base.

Base 3.ª — Logo que seja aberto á exploração o prolongamento da linha do Sul até Villa Real de Santo Antonio, serão estabelecidas e custeadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado carreiras fluviaes regulares entre a estação terminus do prolongamento, Ayamonte e Mertola, em ligação com o serviço do caminho de ferro.

Base 4.ª — O premio de exploração, instituido pelo § 17.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, é substituido por uma gratificação, accumulada sem deducção e distribuida em cada anno civil pelos directores, subdirectores, chefes e sub-chefes de serviço ou funccionarios de categoria equivalente, como complemento de vencimento e recompensa de bom serviço.

A quantia a distribuir em cada Direcção será proposta pelo Conselho de Administração e inscripta no orçamento. A sua distribuição será feita no fim do anno civil a que diz respeito, mediante proposta do Conselho, baseada nas informações dos directores.

§ 1.º As sessões do Conselho de Administração serão retribuidas com cedulas de presença, cuja importancia, accumulavel sem deducção, será fixada no orçamento.

§ 2.º Um engenheiro do quadro de obras publicas, proposto pelo Conselho, exercerá as funcções de vice-secretario, coadjuvando o secretario e substituindo-o nos seus impedimentos.

Base 5.ª — A contabilidade dos caminhos de ferro do Estado será feita por annos civis, sem distincção de gerencia e de exercicio, segundo as seguintes normas:

§ 1.º O exercicio prolongar-se-ha até 31 de março do anno civil seguinte áquelle a que diz respeito para a liquidação dos direitos adquiridos e obrigações contrahidas durante o referido anno civil.

§ 2.º A classificação das despezas será feita em harmonia com a contabilidade technica e segundo as normas approvadas pelo Governo,

podendo-se reunir no mesmo capitulo e artigo despezas com materiaes e jornaes.

§ 3.º O orçamento será apresentado á approvação do Governo até 30 de novembro do anno anterior áquelle a que se refere, e será submettido ao Parlamento como annexo, acompanhado de todos os esclarecimentos elucidativos e das contas do ultimo exercicio findo.

§ 4.º Até que o orçamento seja approvado, as despezas serão reguladas pelo orçamento do anno anterior.

§ 5.º No fim do terceiro trimestre do exercicio, quando as exigencias inadiaveis da exploração das linhas derem logar, por augmento de trafego ou por outras circumstancias não previstas, á insufficiencia da dotação orçamental, será esta devidamente rectificada por transferencia ou reforço de verbas, por decreto, precedendo proposta devidamente justificada do Conselho de Administração. D'essa rectificação será dada conta ás Côrtes.

§ 6.º As contas annuaes da gerencia dos exactores serão enviadas ao Tribunal de Contas. A conta de administração, depois de approvada pelo Governo, será presente ás Côrtes.

§ unico. As alterações de quadros e vencimentos do pessoal administrativo serão decretadas pelo Governo sob proposta do Conselho de Administração e não poderão tornar-se effectivas senão depois da approvação do orçamento ordinario, salvo o caso de urgencia por abertura de novos troços de linhas.

Base 6.ª — E' auctorisada, desde já, a inscripção no orçamento das despezas de exploração dos caminhos de ferro do Estado, das verbas

necessarias para o pagamento das pensões instituidas por decreto de 27 de novembro de 1902.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 24 de março de 1904. = *Conde de Paçô-Vieira.*

www.ocomboio.net

Parecer do Conselho de Administração, sobre a proposta de lei dos caminhos de ferro da zona central.

Ill.mo e Ex.mo Sr.: — Este Conselho, correspondendo á confiança com que v. ex.ª mais uma vez o honrou ao ouvil-o ácerca de uma proposta de lei em preparação, vem expôr a v. ex.ª o seu modo de vêr, depois do exame attento do assumpto.

E' incontestavel a importancia do desenvolvimento da viação accelerada, obtido sem sacrificios do Thesouro, e não seria justo promovel-o sómente nas regiões extremas do Paiz.

Applicar, pois, á zona central os principios em que se baseia a lei de 14 de julho de 1899, provendo aos encargos de construcção de novas linhas com o augmento da receita, pertencente ao Estado, nas existentes na região entre Mondego e Tejo, além de acto de justiça, é providencia de boa administração, que redundará em proveito do proprio Thesouro pelo progresso economico do Paiz.

Tem razão de ser a divisão do Paiz em tres regiões para os effeitos do regimen da viação accelerada, visto predominar nas extremas a acção do Estado e serem exploradas por Companhias todas as linhas da zona intermédia. Julga por isto este Conselho conveniente a delimitação d'essas zonas n'uma das bases do pro-

jecto, para que não suscite duvidas a applicação dos principios postos a esta ou áquella linha.

A divisão do fundo especial em duas secções, com economia distincta, mantem intégros os rendimentos actuaes. Afigura-se, porém, a este Conselho da maxima importancia não lhe alterar o nome, nem modificar a constituição actual.

O fundo especial dos caminhos de ferro do Estado tem por destino a satisfação de determinados encargos presentes e futuros; parte d'elle serviu já de garantia a um contracto de emprestimo, ao qual outros se deverão seguir.

Seria prejudicial á confiança que deve inspirar a sua estabilidade a mudança de nome e a alteração de constituição.

O fim que v. ex.ª tem em vista será egualmente attingido, mantendo sem modificação o fundo instituido pela lei de 14 de julho de 1899 e creando outro inteiramente distincto (o que aliás é a essencia da proposta em preparação, segundo a qual o fundo especial terá duas secções distinctas, destinadas exclusivamente, uma ás linhas do Estado e seus complementos e a outra ás da zona central).

Quanto ás receitas a esse destinadas, julga este Conselho que, das previstas na lei para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, a unica que póde ser desviada é a proveniente de augmento de impostos e diminuição de garantias nas linhas da Companhia Real, da Beira Alta e de Santa-Comba-Dão a Vizeu, em relação ao anno de 1903, como na proposta se indica, ficando para o actual fundo as receitas similares provenientes das linhas tributarias da do Minho e Douro, exploradas por Companhias.

E' certo que, segundo a lei vigente, todos esses augmentos de impostos e diminuição de garantia reverterão para o fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, quando houver equilibrio no orçamento, e que a sua importancia seria consideravel e excederia já hoje 240:000$000 réis em vista dos termos de comparação prescriptos na lei. Infelizmente a condição não se realisou e, quando se realisasse, a applicação da lei tornava-se ephemera. Supponhamos, com effeito, equilibrado o orçamento. Em vista das exigencias crescentes da civilisação e da imperfeita organisação de muitos serviços publicos por falta de recursos, não haveria excessos de receita nas previsões orçamentaes; quando muito, a despeza ficaria dentro dos estrictos limites dos recursos, fechando o orçamento com saldo insignificante.

Realisada a hypothese prevista na lei de 14 de julho de 1899, a entrega ao fundo especial, de uma receita tão importante, que seria hoje de 240:000$000 réis e cresce cerca de 30:000$000 réis por anno, renovaria fatalmente o desequilibrio, que por seu turno se oppunha de novo á cedencia das receitas de impostos e garantias, pois a condição legal deixava de se realisar.

Parece, pois, de todo o ponto conveniente substituir um preceito inexequivel da lei por uma prescripção sem condições que implicitamente a annullem, e subordinada a um limite que não origine sacrificios presentes do Thesouro.

Egualmente justo é que a receita assim creada seja partilhada entre os dois fundos da viação accelerada, conforme as regiões de que provém cada uma das suas parcelas.

www.ocomboio.net

Desde que se crie novo fundo, inteiramente extranho, pela sua constituição e destino, á missão especial d'este Conselho, poderá ser confiada a sua administração a outra entidade, alvitre que significa, não o desejo d'este Conselho se furtar a um encargo, mas apenas o reconhecimento da esphera de acção limitada pela sua lei organica.

* * *

Pelo que respeita á applicação do novo fundo especial, não occulta este Conselho o desfavor com que a maioria dos seus membros vê o auxilio a emprezas concessionarias sob a fórma de garantia de juro, embora reembolsavel.

As lições da experiencia fazem vêr na garantia de juro incentivo a uma exploração deficiente e ao desvio de trafego por outros itinerarios. Sem a condemnar em absoluto, julga preferivel, na maior parte dos casos, a subvenção kilometrica, em capital ou sob a fórma de annuidade préviamente determinada, equivalente ao juro e amortisação d'aquelle subsidio durante certo periodo, não inferior, nem muito superior a trinta annos.

Para a subvenção póde-se estipular o limite maximo de 10:000$000 réis para a via larga e 8:000$000 réis para a via reduzida, correspondente a 40 % do custo previsto, em relação ás condições de uma construcção economica e ás difficuldades do terreno atravessado por quasi todas as linhas de via reduzida a construir na zona do centro. O limite da annuidade poderá

ser respectivamente de 600$000 e 500$000 réis, e estabelecer-se, em compensação d'esse auxilio, sob qualquer das fórmas indicadas, a partilha do Estado nas receitas liquidas além de 6 % do capital.

* * *

Pelo que respeita á reforma do premio de exploração, por mais de uma vez lembrada, julga este Conselho ociosas novas ponderações. Entende, porém, que a melhor solução seria a fixação de vencimentos condignos do pessoal superior das direcções dos caminhos de ferro e acabar com a deprimente desproporção entre os honorarios pagos por Companhias ou arbitrados pelo Estado em exploração de caminhos de ferro, especialidade difficil e á qual convem prender as capacidades reveladas, remunerando-as convenientemente.

Essa modificação de vencimentos, mediante uma gratificação de exercicio proposta no orçamento, é difficil de estabelecer em vista das deducções crescentes previstas na lei, se não ficar explicitamente isenta d'esses descontos, mas não é irrealisavel.

Quanto ás cedulas de presença propostas para remuneração das sessões do Conselho, que até hoje e sem ella tem desempenhado, com o constante proposito de bem servir, as suas espinhosas funcções, permitta v. ex.ª que este Conselho, prestando homenagem á intenção que ditou a iniciativa de v. ex.ª, lhe peça a eliminação d'essa parte da proposta.

As restantes bases dispensam exame, pois traduzem aspirações a v. ex.ª manifestadas por este Conselho e originadas pelas lições da experiencia.

Este Conselho encontrou deante de si uma situação difficil, pela desorganisação de serviços da 9.ª Repartição de Contabilidade Publica e pela deficiencia de pessoal habilitado, quer nas Direcções quer na sua propria secretaria, rudimentarmente organisada pelo decreto de 23 de dezembro de 1899.

Pouco a pouco e sem violencias tem-se procurado supprir faltas, remediar imperfeições, organisar o que estava quasi informe, tendendo-se assim para o que de uma administração de caminhos de ferro ha direito de exigir, no que respeita á escripturação, e que só se poderia ter conseguido de prompto com pessoal sufficiente em numero e qualidade, sujeitando o anteriormente nomeado a dura selecção.

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 24 de fevereiro de 1904. — Ill.mo e Ex.mo Sr. Conde de Paçô-Vieira, Ministro e Secretario de Estado das Obras Publicas, Commercio e Industria. = *Antonio Augusto Pereira de Miranda — Silverio Augusto Pereira da Silva — Augusto Cesar Justino Teixeira — Severiano Augusto da Fonseca Monteiro — D. João de Alarcão — Joaquim Izidro dos Reis — Francisco Perfeito de Magalhães — José Fernando de Sousa.*

Renovação da iniciativa de propostas sobre os caminhos de ferro da zona central

Renovo a iniciativa da proposta de lei n.º 16-A, de 24 de março de 1904, convertida no projecto de lei n.º 27.

Sala das sessões da Camara dos Senhores Deputados, em 5 de outubro de 1904. = *Conde de Paçô-Vieira.*

www.ocomboio.net

Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei para a construcção dos caminhos de ferro da zona central.

Senhores: — A' vossa Commissão de Obras Publicas foi apresentada a proposta de lei n.º 2-C, em que o sr. Ministro das Obras Publicas renova a iniciativa da sua proposta de lei n.º 16-A, de 24 de março de 1904.

Então a Commissão de Obras Publicas da Camara dos Senhores Deputados deu sobre a proposta o seguinte parecer, com que a vossa Commissão concorda:

« *Senhores:* — A' vossa Commissão de Obras Publicas foi presente a proposta de lei n.º 16-A da iniciativa do illustre Ministro das Obras Publicas.

O fim principal da proposta, de largo alcance economico, é, independentemente do actual fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, crear o « fundo especial dos caminhos de ferro da zona central » destinado ao custeio do estudo e construcção das linhas complementares da zona central do Paiz.

E' justa e racional, sem duvida, a divisão do Paiz em tres regiões, para os effeitos da viação accelerada, visto predominar nas regiões extremas a acção do Estado e serem exploradas por

Companhias particulares todas as linhas da zona intermédia.

Esquecer a zona central, entre o Mondego e Tejo, tão importante sob o ponto de vista agricola e industrial, e que tem por arterias principaes as linhas do Norte e Leste, Oeste e Beira Baixa, achando se ao norte limitada pela da Beira Alta, seria desprezar os interesses vitaes d'essa parte importante do nosso Paiz, em flagrante injustiça com o que se tem feito para as zonas extremas.

Na referida zona ou região central, entre a faixa do littoral percorrido pela linha de Oeste e as linhas do Norte e Leste, ha apenas communicações, por viação accelerada, pelos pontos extremos, em que as duas se unem, e que distam entre si mais de 200 kilometros. E' um acto de boa administração apertar as malhas d'essa rede, approximando os centros de consumo dos centros de producção, barateando os productos e augmentando a riqueza publica e os redditos do Thesouro. Tem essa rede complementar do centro do Paiz de ser subordinada a um plano conveniente e methodico, para cuja confecção utilmente contribuirá o inquerito administrativo de utilidade publica, a que se procede actualmente.

N'esta importantissima obra de fomento teem de cooperar os poderes publicos, a acção local e a iniciativa particular.

Estabelece a proposta, e a nosso vêr com acerto, a creação de um novo fundo especial, inteiramente distincto do actual fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, exclusivamente destinado aos encargos do estudo e construcção das linhas complementares da zona

central. A gerencia d'este novo fundo fica, segundo a proposta, confiada á mesma entidade que administra o fundo, actualmente existente, especial dos Caminhos de Ferro do Estado, pois não havia razão para, acarretando confusões de administração, crear outra entidade de funcções analogas.

O novo fundo terá como receitas principaes os augmentos dos impostos e as economias e reembolsos nas garantias de juros das linhas da região interessada a partir de 1903. Calculos seguros dão a certeza de que o novo fundo póde representar, dentro de quatro, annos 120:000$000 réis annuaes, e dentro de sete mais de 300:000$000 réis annuaes, o que lhe permittirá uma grande proficuidade de acção, que deve ser pautada e progressiva.

Entende a vossa Commissão, de accordo com a doutrina da proposta, que, sendo na região do centro do Paiz todas as linhas exploradas por Companhias, egual regimen convem para as linhas complementares, salvando o caso do Estado exercer o direito do resgate, e que convem evitar, o que sempre traz difficuldades de accordos e prejuizos publicos, o fraccionamento da rede por numerosas entidades exploradoras.

Convem accentuar que nem um real é desviado dos rendimentos presentes do Thesouro para a instituição do novo fundo fomentador da riqueza publica.

E' certo que alguns accrescimos futuros das receitas publicas são cedidos ao novo fundo, mas a acção d'este na economia nacional compensa aquelle desvio futuro.

Como se conclue da proposta de lei e suas

www.ocomboio.net

bases, desperta-se e auxilia-se o capital particular á regeneração economica, politica e social da região do centro do Paiz com intelligentes protecções já consignadas em lei similar, e garante-se a proveitosa applicação d'esse capital ou com garantias de juro ou com subvenção kilometrica, que represente parte dos encargos do capital, constituindo o primeiro systema um desembolso reembolsavel, e o segundo, pela partilha de receitas liquidas álem de certo limite, um processo conveniente em muitos casos. Entre estes dois modos de auxiliar o capital fica livre a acção do Governo, sempre guiada por preceitos salutares, a este respeito consignados na proposta.

A proposta sujeita ao nosso estudo trata de resolver, com sabio criterio, outras questões congeneres. As soluções dadas, muito bem justificadas no brilhantissimo relatorio do sr. Ministro das Obras Publicas, não carecem de justificação por parte da Commissão, tão lucida é a justificação exarada n'esse notavel documento. Basta enumerar essas soluções.

Foi o que a Commissão já fez em relação á parte principal da proposta, e é o que continua a fazer.

Em providencia de largo alcance consigna a proposta referida o estabelecimento e custeio de carreiras fluviaes regulares entre a estação terminus do prolongamento da linha do sul até Villa Real de Santo Antonio, Ayamonte e Mertola, o que, sem duvida, mais proveitosa torna a acção d'aquella linha.

Ainda a mesma proposta, nas bases 4.ª e 5.ª, introduz justas innovações tendentes principalmente a melhor remunerar os funccionarios das

linhas do Estado, incomparavelmente peor pagos que os das Companhias particulares, e a melhorar a contabilidade propria d'este importante serviço publico.

Senhores: a vossa Commissão de Obras Publicas, tendo em attenção o douto parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro e louvando o sr. Ministro das Obras Publicas pelo seu notavel trabalho de valiosas vantagens para o Paiz, concorda inteiramente com elle.»

A vossa Commissão accrescentará agora que todas as Camaras Municipaes e localidades interessadas, tendo prestado elevadas manifestações de sympathia e agradecimento, por motivo d'esta proposta, ao sr. Ministro das Obras Publicas, solicitaram repetidas vezes do Augusto Chefe do Estado e do Governo a publicação dictatorial d'este valiosissimo trabalho no ultimo interregno parlamentar, o que demonstra o grande acceitamento publico d'esta medida, agora sujeita ao vosso estudo.

Tem, pois, a vossa Commissão de Obras Publicas a honra de apresentar ao vosso esclarecido criterio a proposta do Governo convertida no seguinte

Projecto de lei

Artigo 1.º E' instituido um fundo exclusivamente destinado ao custeio do estudo e construcção das linhas complementares da zona central do Paiz, e denominado «fundo especial dos caminhos de ferro da zona central.»

Art. 2.º E' auctorisado o Governo a modificar a organisação dos serviços dos Caminhos de Ferro do Estado e a decretar as providencias necessarias para a cabal execução d'esta lei, em conformidade com as bases annexas, que d'ella ficam fazendo parte integrante.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Base 1.ª Constituem receita do fundo especial dos caminhos de ferro da zona central, exclusivamente destinado aos encargos de estudo e construcção das linhas complementares d'essa região:

1.º O augmento do producto dos impostos de transito e de sello nas linhas actualmente exploradas na região central, em relação á quantia liquidada para o anno civil de 1903, e o producto dos mesmos impostos nas linhas complementares que forem abertas á exploração na mesma zona;

2.º Uma quantia equivalente á diminuição das garantias de juro nas linhas de Torres-Figueira-Alfarellos, Beira Baixa e Santa Comba Dão-Vizeu, em relação á importancia liquidada para o anno civil de 1903, e bem assim os reembolsos que hajam de ser feitos pelas Companhias concessionarias de aquellas ou de outras linhas da região, que de futuro sejam concedidas com garantia de juro;

3.º Os subsidios com que tenham deliberado contribuir as corporações locaes para a construcção de novas linhas da respectiva região e que o Governo delibere acceitar;

4.º Os juros dos capitaes disponiveis pertencentes a este fundo;

5.º Os depositos de garantia de concessões de linhas ferreas ou de contractos relativos a caminhos de ferro da região, que hajam de reverter para o Estado;

6.º As quantias que extraordinariamente forem destinadas pelo Governo para este fundo.

§ 1.º Ao fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado continuarão a pertencer todas as receitas enumeradas nos n.os 1.º a 11.º da base 3.ª da lei de 14 de julho de 1899, e no n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de junho de 1903, sendo, porém, as que figuram no n.º 3.º da citada base substituidas pelo augmento de producto dos impostos de transito e sello nas linhas do Porto á Povoa e Famalicão, de Guimarães e de Foz Tua a Mirandella, em relação á importancia liquidada para o anno civil de 1903, a diminuição de garantia de juro n'esta ultima linha, em relação á quantia liquidada para o mesmo anno, e os reembolsos que hajam de ser feitos de futuro nos termos do contracto de concessão.

§ 2.º A gerencia do novo fundo especial, com economia absolutamente distincta da do fundo instituido pela carta de lei de 14 de julho de 1899, ficará a cargo da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos da referida lei, sem prejuizo das funcções que por lei competem, relativamente ás linhas exploradas por Companhias, á Direcção Geral das Obras Publicas e Minas e ás repartições d'ella dependentes.

§ 3.º Para os effeitos da constituição e applicação do fundo especial respectivo consideram-se como pertencendo á zona central do Paiz todas as linhas actualmente concedidas á Companhia

www.ocomboio.net

Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, as da Beira Alta e de Santa-Comba-Dão a Vizeu e as tributarias e complementares d'essas que vierem a ser classificadas na região entre o Mondego e o Tejo.

§ 4.º As receitas de qualquer dos dois fundos, provenientes de impostos e garantias de juro, serão, depois de liquidada a sua importancia pela estação competente, encorporadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado nos fundos especiaes a que pertençam, por encontro com a parte das receitas liquidas das linhas do Estado entregue ao Thesouro. Os reembolsos de garantias de juro serão encorporados directamente no fundo especial respectivo.

Base 2.ª—Fica auctorisado o Governo a fazer a concessão de qualquer das linhas da rede complementar da zona central, préviamente classificadas, mediante concurso publico, nas condições seguintes e sem prejuizo dos direitos assegurados pelos contractos vigentes:

1.º Serão concedidas as vantagens e auxilios estipulados ou previstos nos n.ºs 1.º, 4.º, 5.º e 8.º da base 5.ª e na base 6.ª da lei de 14 de julho de 1899, sendo porém elevado a sessenta annos o praso fixado no referido n.º 8.º

2.º Poderá ser concedida a garantia de juro, reembolsavel nas condições usuaes, de 5 % do custo por kilometro que fôr préviamente fixado, sendo limitado o desembolso do Estado ao maximo de 750$000 réis por kilometro.

A extensão total de cada linha será préviamente fixada para os effeitos da garantia de juro. As despezas de exploração serão compu-

tadas em 50 % das receitas do trafego, liquidas de impostos, com o minimo de 700$000 réis.

3.º Em vez da garantia de juro, poderá ser concedida uma subvenção kilometrica annual, por periodo não excedente a quarenta annos, consistindo na annuidade equivalente ao juro de 5 % e amortisação n'esse periodo de uma fracção do custo kilometrico préviamente fixado, não excedente a metade do mesmo custo, não podendo essa annuidade ultrapassar, em caso algum, 600$000 réis por kilometro. Será préviamente fixada para os effeitos da subvenção a extensão total da linha.

Dos augmentos de receita liquida, além de 6 % do capital representado pela linha e seu material circulante, pertencerá metade ao Estado, revertendo para o fundo especial respectivo.

4.º A base de licitação dos concursos será a duração da concessão, que em caso algum poderá exceder o limite de noventa annos.

5.º As condições technicas da construcção de cada linha serão préviamente fixadas pelo Governo, em vista da importancia provavel do trafego e das difficuldades de construcção, de modo que esta se torne quanto possivel economica, sem prejuizo dos requisitos essenciaes da exploração.

§ 1.º Não serão assumidos encargos de garantias de juro, ou de subvenções kilometricas que não caibam folgadamente nas disponibilidades do fundo especial dos caminhos de ferro da zona central.

§ 2.º As linhas transversaes de via larga, entre as de Leste e de Cintra-Torres, ou Torres-Figueira-Alfarellos, que forem julgadas indis-

pensaveis e classificadas nos termos legaes, poderão ser concedidas sem concurso, nos termos da presenta base, á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, sendo fixado pelo Governo, de accordo com a Companhia, o custo kilometrico que deverá servir de base á garantia ou á subvenção, e devendo findar o praso das respectivas concessões ao mesmo tempo que o da linha que ligue com a de Leste.

§ 3.º Se o Governo contractar com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a construcção e exploração de uma ligação das linhas de Cintra-Torres e de Leste, entre as proximidades do Carregado e as de Torres Vedras, nas condições prescriptas na presente base, a construcção e exploração do ramal da Merceana, imposta pelo § unico do artigo 1.º da carta de lei de 2 de maio de 1882, será substituida pela obrigação de ser pela Companhia construido e explorado, sem auxilio do Governo, o ramal de ligação da linha de Cintra-Torres com o ramal de Cascaes, a que se refere a alinea *c)* da clausula 1.ª do alvará de 9 de abril de 1887.

§ 4.º O Governo dará annualmente conta ás Côrtes do uso da auctorisação concedida na presente base.

Base 3.ª — Logo que seja aberto á exploração o prolongamento da linha do Sul até Villa Real de Santo Antonio, serão estabelecidas e custeadas pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado carreiras fluviaes regulares entre a estação terminus do prolongamento, Ayamonte e Mertola, em ligação com o serviço do caminho de ferro.

Base 4.ª — O premio de exploração, instituido pelo § 17.º da base 1.ª da carta de lei de 14 de julho de 1899, é substituido por uma gratificação, accumulavel sem deducção e distribuida am cada anno civil pelos directores, subdirectores, chefes e sub-chefes de serviço ou funccionarios de categoria equivalente, como complemento de vencimento e recompensa do bom serviço.

A quantia a distribuir em cada Direcção será proposta pelo Conselho de Administração e inscripta no orçamento. A sua distribuição será feita no fim do anno civil a que diz respeito, mediante proposta do Conselho, baseada nas informações dos directores.

§ 1.º As sessões do Conselho de Administração serão retribuidas com cedulas de presença, cuja importancia, accumulavel sem deducção, será fixada no orçamento.

§ 2.º Um engenheiro do quadro de obras publicas, proposto pelo Conselho, exercerá as funcções de vice-secretario, coadjuvando o secretario e substituindo-o nos seus impedimentos.

Base 5.ª — A contabilidade dos Caminhos de Ferro do Estado será feita por annos civis, sem distincção de gerencia e de exercicio, segundo as seguintes normas:

§ 1.º O exercicio prolongar-se-ha até 31 de março do anno civil seguinte áquelle a que diz respeito para a liquidação dos direitos adquiridos e obrigações contrahidas durante o referido anno civil.

§ 2.º A classificação das despezas será feita em harmonia com a contabilidade technica e segundo as normas approvadas pelo Governo,

www.ocomboio.net

podendo-se reunir no mesmo capitulo e artigo despezas com materiaes e jornaes.

§ 3.º O orçamento será apresentado á approvação do Governo até 30 de novembro do anno anterior áquelle a que se refere, e será submettido ao Parlamento, como annexo ao orçamento geral do Estado, acompanhado de todos os esclarecimentos elucidativos e das contas do ultimo exercicio findo.

§ 4.º Até que o orçamento seja approvado, as despezas serão reguladas pelo orçamento do anno anterior.

§ 5.º No fim do terceiro trimestre do exercicio, quando as exigencias inadiaveis da exploração das linhas derem logar, por augmento de trafego ou por outras circumstancias não previstas, á insufficiencia da dotação orçamental, será esta devidamente rectificada por transferencia ou reforço de verbas, por decreto, precedendo proposta devidamente justificada do Conselho de Administração. D'essa rectificação será dada conta ás Côrtes.

§ 6.º As contas annuaes da gerencia dos exactores serão enviadas ao Tribunal de Contas. A conta de administração, depois de approvada pelo Governo, será presente ás Côrtes.

§ unico. As alterações dos quadros e vencimentos do pessoal administrativo serão decretadas pelo Governo, sob proposta do Conselho de Administração, e não poderão tornar-se effectivas senão depois da approvação do orçamento ordinario, salvo o caso de urgencia por abertura de novos troços de linhas.

Base 6.ª — E' auctorisada, desde já, a inscripção, no orçamento das despezas de exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, das verbas necessarias para o pagamento das pensões instituidas por decreto de 27 de novembro de 1902.

Sala das sessões, 11 de outubro de 1904. = *Pereira dos Santos — Rodrigues Monteiro — Carlos Alberto Soares Cardoso — Ernesto Nunes da Costa e Ornellas — A. C. Claro da Ricca*, relator.

Senhores: — A vossa Commissão de Fazenda concorda com o parecer da Commissão de Obras Publicas.

Camara e sala da Commissão de Fazenda, 11 de outubro de 1904. = *Marianno de Carvalho — José Maria Pereira de Lima — H. Matheus dos Santos — A. C. Claro da Ricca — Abel Andrade — Antonio de Sousa Pinto de Magalhães — Reis Torgal — Lopes Navarro — Pereira dos Santos — Francisco Cabral Moncada — Conde de Castro e Solla — Alberto Navarro*, relator.

Sentença proferida na arbitragem da Beira Alta

Accordam os do Tribunal Arbitral em conferencia:

Mostram os autos, que a Companhia auctora dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, em officio de 14 de julho de 1882, se dirigiu ao Governo portuguez, participando lhe que terminara a construcção da linha ferrea, que lhe havia sido concedida pelo contracto de 3 de agosto de 1878 depois do concurso publico celebrado a 26 de julho em harmonia com a lei de 23 de março do mesmo anno.

Pondera a Companhia auctora que, antes de usar da auctorisação que lhe foi concedida para abrir officialmente á circulação o caminho de ferro da Beira Alta, julga do seu dever apresentar perante o Governo a reclamação por tantas vezes annunciada, durante a construcção, designadamente no officio de 18 de outubro de 1879. na memoria justificativa de 10 de novembro do mesmo anno, e no officio de 24 de janeiro de 1880 (artigo 7.º do libello).

Declara a Companhia auctora, que não reclama beneficios superiores ao seu contracto, e apenas requer indemnisação dos trabalhos que foi obrigada a fazer além dos mencionados no contracto, e que foram a *consequencia forçada dos erros materiaes e da impossibilidade da exe-*

www.ocomboio.net

cução dos projectos do Governo, com os quaes a Companhia auctora devia conformar-se.

Desenvolve a Companhia auctora os fundamentos do seu pedido, e conclue por declarar que, sem recorrer ao juizo arbitral, confia será attendida a sua reclamação pelo Governo, procedendo-se em seguida á verificação e liquidação do que a Companhia auctora chama trabalhos supplementares (vide fl. 11). O Governo respondeu á Companhia auctora em portaria de 15 de fevereiro de 1883, que, conformando-se com o parecer unanime da Procuradoria Geral da Corôa, não reconhece como fundada a reclamação por ella feita, por ser sem fundamento legal o seu pedido, pois o Governo tinha cumprido todas as condições estipuladas no contracto e artigo 2.º do mesmo.

A Companhia auctora replica em officio de 3 de setembro de 1883, protestando contra o indeferimento que lhe foi feito pelo Governo, e solicita, nos termos do artigo 67.º do contracto, que a questão seja submettida á decisão arbitral, e ao mesmo tempo indica o ponto a decidir. O Governo, em portaria de 24 de novembro de 1883, declarando que mantem o exposto na portaria de 15 de fevereiro já citada, e que considera sem fundamento legal o pedido da Companhia auctora, convem todavia em que se constitua o Tribunal Arbitral, comtanto que os arbitros só hajam de decidir a questão de direito, quando, em presença da demonstração que a Companhia auctora se obriga a fazer, tenham por devidamente comprovada a existencia de erros materiaes e imprevisões nos projectos do Governo.

Está nos autos a fl. 20 o termo de compromisso, com a data de 9 de julho de 1885, no qual se declara (artigo 2.º) que o tribunal, em vista da prova, tanto de facto como de direito, produzida no processo, julgará:

1.º Se, nos termos do officio da Companhia auctora, de 3 de setembro de 1883, está provada a existencia de erros materiaes e imprevisões no projecto do Governo, de que trata o § 2.º do artigo 1.º do contracto de 3 de agosto de 1878;

2.º Se, provada a existencia de erros materiaes e imprevisões nos projectos que a Companhia auctora devia executar, nos termos do § 2.º do artigo 1.º do contracto, a mesma Companhia auctora tem direito a exigir que lhe sejam pagas a mais as despezas que foi obrigada a fazer, como consequencia d'aquelles erros materiaes e imprevisões.

Determina-se no artigo 5.º do compromisso que, se o tribunal não julgar provados os prejuizos allegados pela Companhia auctora, assim o decidirá por sentença, ficando por esse facto prejudicada a questão de direito, e findo por isso o processo. Declara-se tambem no artigo 6.º do compromisso que, caso o tribunal entenda estar provada a reclamação da Companhia auctora, nos termos do artigo 2.º, n.º 1.º, do compromisso, julgará se a Companhia tem direito a haver do Governo indemnisação, que se liquidará, e em que condições, devendo, n'este caso, a liquidação ser feita pelo tribunal. Declara-se finalmente no artigo 14.º que a decisão dos arbitros será fundamentada, conforme o direito applicavel, e conforme as disposições do contracto de 3 de agosto de 1878, e que d'esta decisão não haverá recurso.

Proseguindo-se nos termos do processo, depois de feitas as nomeações e substituições de arbitros primitivamente nomeados e ajuramentados, pelos motivos justificados, que do processo constam, mostra-se que, *ut* fl. 50, por portaria de 15 de março de 1886, foi communicado á Companhia auctora que o Governo não reputava o tribunal legitimamente constituido para proferir qualquer decisão, emquanto o arbitro de desempate não fôr nomeado, por qualquer dos meios previstos, para correr deante d'elle a discussão e julgamento do pleito; e no mesmo diploma se ordenou, que fosse dado conhecimento, por copia, d'aquelle aviso ou communicação, a cada um dos arbitros nomeados.

Mostra-se, *ut* fl. 51, que, depois d'esta portaria, o processo esteve parado e sem seguimento cerca de 11 annos (onze), por não haver promoção, quer do Ministerio Publico, quer por parte da Companhia auctora.

Consta que o tribunal, depois de varios incidentes, posteriores áquelle periodo, se constituiu novamente em 1897, *ut* fl. 90. Deduziu a Companhia auctora o libello, *ut* fl. 93 e seguintes, no qual em duzentos e quatro artigos expõe e desenvolve o fundamento do pedido; especifica em cada um dos troços da linha ferrea, designados pela sua situação kilometrica, as obras, nas quaes argue os erros materiaes e imprevisões, e d'isso tratam os seguintes artigos do libello: 1.ª reclamação, artigo 16.º; 2.ª, artigo 24.º; 3.ª, artigo 74.º; 4.ª, artigos 113.º e 114.º; 5.ª, artigo 158.º; 6.ª, artigo 162.º; 7.ª, artigo 176.º; 8.ª, artigo 180.º, 9.ª, artigos 193.º e 194.º; 10.ª, artigo 197.º; 11.ª, artigo 203.º Na conclusão pede que o Estado seja condemnado pelo total de 1.632:415$257 réis. Pede-se, além d'isso, que na condemnação se abranjam os juros a contar da data da reclamação, de 15 de junho de 1882, e custas.

Ao libello foram juntos os documentos, que decorrem de fl. até fl. . O Ministerio Publico excepcionou e contesta, *ut* fl. 337. Como fundamento da incompetencia do tribunal, allega que a construcção do caminho de ferro foi feita segundo os projectos do Governo, e que, durante o periodo da construcção, e emquanto o contracto se executava, não apresentou a Companhia auctora reclamação alguma em fórma legal, nem provocou a installação do tribunal, para dirimir qualquer duvida, ou conflicto entre ella e o Estado, conforme o artigo 67.º do contracto. E portanto, cumprido integralmente o contracto, pelo que respeita á construcção, não póde conhecer-se do pedido da Companhia auctora, o que significa — que o recurso, ou provocação da installação de tribunal foi já fóra de tempo, e por isso não tem o tribunal competencia para d'elle conhecer. Não se julgando procedente a excepção de incompetencia, pede que a acção se julgue improcedente e não provada, por carecer a Companhia auctora inteiramente de fundamento legal, como desenvolve a fl. 341.

O Ministerio Publico juntou á contestação os documentos de fl. 341 e seguintes. A Companhia auctora replica por negação. Seguiu o processo nos termos ulteriores. Houve a nomeação de peritos engenheiros. Constam do processo de fl. 417 e fl. 500, os quesitos propostos pela Companhia auctora, pelo Ministerio Publico, e as respectivas respostas. Houve tambem peritos (guarda-livros) para exame na escripturação,

www.ocomboio.net

ut fl. 515 a 530, e foram juntos aos autos os documentos de fl. 542 a fl. 723, apresentados pelas partes. Designou-se dia para discussão e julgamento da causa. Terminados os debates, ou allegações oraes, reuniu-se o tribunal em conferencia secreta para recolher os votos e sentenciar afinal, seguindo-se os tramites legaes do processo e do compromisso.

O que tudo visto e ponderado:

Considerando que o Tribunal Arbitral está legalmente constituido, nos termos do compromisso de 9 de julho de 1885 e leis do Paiz, que permittem recorrer ao juizo arbitral para a decisão de quaesquer pleitos; e, na especie dos autos, foi esse juizo escolhido, conforme o artigo 67.º do contracto, que diz: «Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a execução do contracto serão decididas por arbitros»;

Considerando que nos termos genericos d'este artigo, é visto que não procede a allegação do Ministerio Publico, ou excepção de incompetencia, com o fundamento de que o contracto — quanto á construcção da via ferrea — estava já integralmente cumprido, e as obras executadas, pois que o artigo citado não limita ao periodo da execução da construcção o direito de qualquer das partes provocar a installação do tribunal; e, ainda n'este caso, só ao tribunal competia o direito de julgar se a duvida, ou objecto do litigio, estava ou não nos termos do artigo 67.º e condições do contracto, e assim improcede a excepção de incompetencia deduzida pelo Ministerio Publico, da qual aliás era mister conhecer;

Considerando que tambem não ha duvida

sobre a legitimidade das partes, porque a Companhia auctora e o Governo possuem a qualidade juridica, na qual litigam, e são por isso habeis para estarem em juizo;

Considerando que o tribunal tem de julgar, em vista das provas exhibidas no processo, se existiram erros materiaes e imprevisões no projecto do Governo, que a Companhia auctora teve de executar, segundo o § 2.º do artigo 1.º do contracto; e se, provada que seja a existencia d'aquelles erros materiaes e imprevisões, a mesma Companhia auctora tem direito de receber a mais as despezas, que foi obrigada a fazer, como consequencia dos allegados erros materiaes e imprevisões;

Considerando que, do exame da prova dos autos, e especialmente das respostas dos peritos aos quesitos que lhes foram propostos pela Companhia auctora e pelo Governo, consta, nos factos mais importantes, allegados por ambas as partes, o seguinte: que houve, effectivamente, divergencias importantes entre a planta parcelar official e a da Companhia auctora (resposta ao quesito n.º 2); que a differença entre a superficie expropriada pela Companhia auctora e as que tinham sido previstas no projecto do Governo foi proveniente de differentes circumstancias, sendo aliás de influencia minima (resposta ao quesito n.º 9); que houve erros reaes (artigo 30.º do libello), mas não explicam a differença de comprimento referida no artigo, porque sendo uns para mais, outros para menos, quasi se compensam (resposta ao quesito n.º 10); que é actualmente impossivel verificar de uma maneira indiscutivel a existencia dos erros arguidos no artigo 31.º do libello, e que sómente, em

documento official, está reconhecida a existencia de um erro de nivelamento, o qual *não é o erro apontado no libello*, e que os demais erros apontados estão comprovados sómente pela comparação do perfil longitudinal do projecto do Governo com o que é apresentado pela Companhia (resposta ao quesito n.º 11); que existiu de facto divergencia entre o comprimento effectivo do tunnel do Monte de Lobos, deduzido do respectivo perfil longitudinal e do calculo de volume, que é de 260 metros, e o comprimento explicitamente indicado n'aquelle perfil, parecendo esta divergencia ser devida a um erro de calculo (resposta ao quesito n.º 28); que houve omissão de obras correntes (aqueductos, pontes, etc.) que constituem imperfeição do projecto (resposta ao quesito n.º 45); que o projecto do Governo deixou de prevêr as obras descriptas no artigo 111.º do libello (resposta ao quesito n.º 48); que o typo fornecido pelo Governo para construcção dos tunneis era insufficiente e defeituoso (resposta ao quesito n.º 53);

Considerando que as respostas dos peritos, por maioria e unanimidade, aos quesitos — propostos pelo Ministerio Publico — foram as seguintes: que o projecto do Governo, que serviu de base ao concurso, tal como estava elaborado, não era exequivel em diversos pontos sem correcção, mas, depois de corrigido, póde considerar-se, *como tendo sido o projecto do contracto;* e que as alterações que a Companhia auctora entendeu fazer ao projecto do Governo, tornaram a *construcção e exploração mais economica*, e concorreram para maior rendimento (resposta aos quesitos n.º 1 e n.º 2 do Ministerio Publico);

Considerando que das respostas dos peritos

a outros quesitos, propostos pela Companhia auctora, consta mais o seguinte: que o erro do nivelamento referido nos artigos 132.º e 135.º do libello foi reconhecido pela commissão official nomeada pelo Governo, a qual lhe attribuiu um valor differente d'aquelle que a Companhia pretendia (resposta ao quesito n.º 63); que houve defeitos de previsão para as obras accessorias (resposta ao quesito n.º 91); que não foram previstas as estações de Cannas, Oliveirinha e Pinhel; e apenas a de Cannas figurava como apeadeiro (resposta ao quesito n.º 93);

Considerando, porém, que do exame e apreciação das divergencias, defeitos ou imprevisões allegadas e provadas pela Companhia auctora entre o projecto do Governo e a planta e perfil das obras executadas — propostas e approvadas pelo Governo, resulta que, depois de corrigido, póde considerar-se como *tendo sido executado o projecto do Governo*, base do contracto; como tambem está provado, de modo irrecusavel (respostas parciaes, ou em separado a cada um dos quesitos, e especialmente no seu conjuncto) que as correcções ou alterações que a Companhia auctora entendeu fazer ao projecto do Governo, tornaram a construcção mais economica, e concorreram para maior rendimento (resposta dos peritos);

Considerando que a declaração dos peritos, de que o projecto do Governo estava elaborado de modo que era inexequivel em diversos pontos sem correcção, não melhora a situação juridica da Companhia auctora, porque, segundo todas as auctoridades technicas e scientificas, as omissões, defeitos e imprevisões, taes quaes foram revelados no projecto do Governo, são in-

www.ocomboio.net

separaveis de trabalhos e elaboração de projectos d'esta natureza; e, na especie dos autos, como quasi sempre em todos os contractos identicos, essas omissões, imprevisões, ou correcções são de antemão consideradas como inevitaveis, e por isso influem para as condições do contracto; e assim aconteceu no contracto celebrado pela Companhia auctora e Governo, porque não póde ter, e não teve com effeito, outra interpretação o artigo 3.º do contracto, que permittiu á Companhia auctora propôr as *alterações que tivesse por conveniente á empreza*, dentro das condições technicas dos projectos do Governo, sem aliás podel-as executar, sem approvação prévia do Governo;

Considerando que, só o exposto seria sufficiente para concluir pela improcedencia do pedido, é certo que, por todas as clausulas do contracto e condições do concurso publico, em hypothese alguma é procedente a reclamação da Companhia auctora; porquanto,

Considerando que, aberto o concurso publico por espaço de sessenta dias, d'elle constam as clausulas e condições para o Governo poder fazer a adjudicação; e entre as clausulas e condições, resalta a muito explicita, que a *base da licitação seria o quanto da subvenção kilometrica* (lei de 28 de março de 1878 e artigo 4.º do decreto de 24 de maio de 1878), que o Estado devia pagar;

Considerando que da combinação do artigo 2.º e 12.º do decreto de 24 de maio de 1878 com o artigo 4.º do mesmo decreto resulta *que não seria considerada valida qualquer proposta dos concorrentes, que por qualquer fórma tendesse a modificar as condições do programma*, o que

se confirma no artigo 1.º do capitulo das *condições para a construcção e exploração do caminho de ferro*, e assim é visto que a empreza, preferida no concurso, teria de effectuar á sua custa, e por sua conta e risco, *nos termos, pelo modo, e nos prazos estipulados nas diversas condições do contracto, todas as obras de construcção, previstas ou imprevistas, especificadas, ou não especificadas, sem excepção, ou distincção*, necessarias para completo acabamento da linha ferrea, o que não póde permittir *duvidas sobre a interpretação do contracto e intenção das partes outorgantes*;

Considerando que a allegação da Companhia auctora, de que, por varias vezes, e durante a construcção, reclamara perante o Governo por causa dos erros materiaes e imprevisões do projecto do Governo, designadamente nos officios de 18 de outubro de 1879, memoria justificativa de 10 de novembro do mesmo anno e de 24 de janeiro de 1880, tambem a não colloca em situação juridica defensavel; pois que,

Considerando que a Companhia auctora, pela faculdade permittida no artigo 3.º do contracto, teve por conveniente aos interesses da empreza propôr ao Governo a planta e perfil do caminho de ferro, proposta de 30 de abril de 1880, e approvadas pelo Governo em 14 de agosto (portaria d'esta data *ut* fl.), e assim,

Considerando que sendo aquella proposta e solicitação posterior ás suas anteriores reclamações, e sendo essa approvação feita nos termos da portaria citada, que a Companhia auctora *em tempo algum e sob qualquer pretexto podia fazer qualquer reclamação de beneficios superiores áquelles que o seu contracto lhe concede*, não podia permanecer em equivocos, porque a por-

taria citada, no uso legitimo das faculdades do Governo e reconhecidas no contracto, excluia por completo a possibilidade de reclamações futuras, e abrangeu, na sua sancção, as pretenções da Companhia auctora manifestadas anteriormente a ella;

Considerando que o Governo, podendo, como fica dito, limitar-se a approvar a planta e perfil propostos pela Companhia auctora, sem que isso auctorisasse em época alguma, e sob qualquer pretexto, futuras, ou preteritas reclamações, é certo que o Governo teve a cautela de fazer a approvação nos termos expressivos já expostos, que são, na essencia, a doutrina do artigo 13.º do diploma ministerial de 18 de março de 1861; e não é temeraria a affirmativa de que para isso concorreu a manifestação de anteriores pedidos ou reclamações da Companhia auctora, que por aquella fórma tiveram completo indeferimento;

Considerando que, attento o ponderado, o Governo, representante do Estado, sómente, exclusivamente se obriga a pagar á Companhia auctora por *certo e determinado preço*, 23:000$000 réis por kilometro, o que significa que se trata de uma construcção, ou obra *à forfait*, isto é, construcção ou obra *com preço total rigorosamente fixado* de antemão, o que resulta das condições do contracto, e o que o Governo novamente manifestou á Companhia auctora na portaria citada de 14 de agosto de 1880;

Considerando que sendo da indole e natureza d'estes contractos, não haver direito a exigir cousa alguma a mais, quaesquer que sejam as alterações da obra, com relação á planta, ou descripção, se essas alterações e custo a mais

não forem convencionadas por escripto com o dono da obra (artigo 1401.º do Codigo Civil Portuguez, artigo 520.º do Codigo Commercial de 1833, e artigo 1793.º do Codigo Civil, fonte do artigo 1101.º), e os autos mostram exactamente o contrario, não só pelas clausulas e condições do contracto, mas pela declaração do Governo na portaria citada, de 14 de agosto;

Considerando que, quando reputado o Governo, representante do Estado, como dono da obra, elle não tinha, no caso dos autos, as faculdades legaes de convencionar, ou consentir despezas a mais, ou alterar por qualquer fórma o preço certo estipulado, porque não tinha mais faculdades, ou direitos, além dos que lhe concedia a lei de 1878 citada, e decreto de 24 de maio do mesmo anno, que lhe conferiu um como mandato definido e limitado; e, a seguir-se opinião contraria, todas as garantias de seriedade nos contractos celebrados por virtude de concursos publicos seriam illusorias, e o meio de os illudir, com damno para a causa publica, estava aberto, e não com menos desprestigio dos poderes publicos;

Considerando que é de todo inutil discutir, se, em geral, o *forfait a des limites*, e se *ces limites sont posées par les plan et profils*, pois que, como fica ponderado, na especie dos autos, tudo está definido, claro e concreto, de modo a fazer conhecer nitidamente *tanto a intenção das partes* como o contexto, do que foi pactuado e reduzido a contracto;

Considerando que a allegação da Companhia auctora, como principal argumento, de que houve uma terceira classe de despezas a mais, aquellas que, não tendo sido previstas o *podiam*

www.ocomboio.net

ser, contraria o seu proprio facto, outorgando no contracto nos termos, que d'elle constam, e já fica ponderado; e é juridicamente inacceitavel, para chegar a esta conclusão, o argumento, de que a Companhia auctora *tinha* obrigação de acreditar nos projectos do Governo, base do concurso publico;

Considerando que a interpretação dada pela Companhia auctora ás condições tão expressivas, que ella se obrigava a *todas as obras de construcção, previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, necessarias para completo acabamento da linha ferrea,* é inteiramente contraria á significação das palavras, que o uso e a indole da lingua lhes dá;

Considerando, como tambem fica demonstrado, que a Companhia auctora pretende dar ao artigo 3.º do contracto uma interpretação — que d'elle se não deduz, porque das proprias palavras do artigo, e da natureza e indole d'estes contractos, o Governo não impõe, no exercicio do seu direito, alterações ou modificações, mas approva as propostas, que são solicitadas pelas emprezas — quando ellas julgam conveniente solicital-as e se harmonisam com os interesses do Estado; e assim os direitos e obrigações resultantes do contracto ficam integros; e convem não esquecer que as emprezas nunca podem solicitar quaesquer modificações senão dentro das condições technicas dos projectos, base do concurso, sob pena de serem rejeitadas *in limine,* e assim aconteceu na especie dos autos — como o demonstra a prova dos mesmos, especialmente a resposta dos peritos, como já foi ponderado;

Considerando que, conforme o compromisso,

artigo 2.º, n.ºs 1.º e 2.º, o tribunal só tem competencia para julgar nos precisos termos ali definidos, isto é — se ha, ou não erros materiaes e imprevisões; e, quando entenda que existam, se ha, ou não direito a qualquer indemnisação a favor da Companhia auctora, e assim é visto que a reclamação ultima, artigo 203.º do libello, ou sejam, como no libello se declara, 25:030$725 réis, capital saldo de subvenção, é excessiva das faculdades legaes do tribunal para julgal-a, e por isso d'ella não podem conhecer, e com effeito não conhecem;

Portanto, e o mais que dos autos consta, o tribunal julga improcedente e não provado o pedido da Companhia auctora a titulo de erros materiaes e imprevisões do projecto do Governo, a que se refere o § 2.º do artigo 1.º do contracto de 3 de agosto de 1878, e abstem-se de conhecer da ultima reclamação (artigo 203.º do libello) — ou seja do pedido de 25:030$725 réis — saldo da subvenção.

Não ha custas nem sellos. — Intime-se.

Lisboa, 22 de fevereiro de 1904. = *Eduardo José Coelho — José Dias Ferreira — João Joaquim de Mattos — Adolpho Ferreira de Loureiro — Visconde de Chancelleiros* (com a declaração de que não interveio no julgamento).

INDICE

Pag.

Introducção 9
A administração das linhas do Estado 25
Situação das linhas do Estado no que respeita ás estações terminaes 49
Linhas complementares da rede do Sul e Sueste a construir pelo Estado 81
Linhas complementares das do Minho e Douro a construir por conta do Estado 119
Linhas concedidas a emprezas na região ao norte do Mondego 171
Linhas complementares do Sul e Sueste 233
Linhas complementares da zona central 281
Proposta de lei para a construcção de diversas linhas por conta do Estado e estradas de accesso ás estações, de 24 de abril de 1903 309
Parecer do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, sobre a proposta de lei de 24 de abril de 1903 353
Representação da Associação Commercial do Porto, sobre o prolongamento do ramal da Alfandega até Leixões 369
Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei de 24 de abril de 1903. 373

www.ocomboio.net

Pag.

Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Pares, sobre a proposta de lei de 24 de abril de 1903 381
Relatorio do uso da auctorisação concedida pela lei de 1 de julho de 1903, e do emprestimo realisado 391
Proposta de lei para a concessão de garantia de juro aos caminhos de ferro do Minho, de 30 de janeiro de 1904 417
Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei da concessão de garantia de juro dos caminhos de ferro do Minho 433
Proposta de lei relevando o Governo da responsabilidade em que incorreu, pela publicação do decreto dictatorial de 2 de maio de 1904. . . . 445
Parecer da Commissão do *bill* de indemnidade da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei relevando o Governo da responsabilidade em que incorreu pela publicação do decreto dictatorial de 2 de maio de 1904 481
Proposta de lei para a concessão de garantia de juro á linha de Coimbra a Louzã 487
Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei de concessão de garantia de juro á linha de Coimbra a Louzã 493
Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Pares, sobre o projecto de lei de concessão de garantia de juro á linha de Coimbra a Louzã 499
Proposta de lei para a construcção dos caminhos de ferro da zona central. 505
Parecer do Conselho de Administração, sobre a proposta de lei dos caminhos de ferro da zona central 543

Pag.

Renovação da iniciativa de propostas sobre os caminhos de ferro da zona central 549
Pareceres das Commissões de Obras Publicas e Fazenda da Camara dos Deputados, sobre a proposta de lei para a construcção dos caminhos de ferro da zona central 551
Sentença proferida na arbitragem da Beira Alta . . 565

www.ocomboio.net

Livraria Classica Editora

20, Praça dos Restauradores (Avenida)

LISBOA

C. Malheiro Dias

O Filho das Hervas, 1 vol.	800
Os Telles d'Albergaria, 1 vol.	800
Paixão de Maria do Céo, 1 vol.	200
Cartas de Lisboa, 1.ª série	600

No prélo

Cartas de Lisboa, 2.ª série.
Amor de mulher.
O grande Cagliostro.

João Ribeiro (Da Academia Brazileira)

Crepusculo dos Deuses. Contos e historias traduzidas do allemão, 1 vol.	500
Paginas de Esthetica, 1 vol.	500

M. Teixeira-Gomes

Inventario de Junho, (esgotado) 1 vol.	600
Cartas sem moral nenhuma, 1 vol.	500
Agosto Azul, 1 vol.	500
Sabina Freire, comedia, 1 vol.	500

No prélo

Anna Rosa, romance.
O destino do justo, comedia.
Londres maravilhosa.