

1899
Janeiro
17

N.º 601 L.º 32 C.
Obras Publicas

Processo relativo
a' construcção do ra-
mal de Caminho
de Ferro de Coim-
bra a Arganil.

Ilmo Sr. Gen. Dir. O Governo conce-
deu a firma Commercial da praça de
Lisboa Fonsecas Santos & Iriana por
alvará de 1 de setembro de 1887 a
construcção, e a exploração por 99 annos,
de um caminho de ferro de via re-
duzida entre a cidade de Coimbra
e Arganil com as clausulas e condi-
ções constantes d'aquelle alvará. Es-
ta concessão não podia ser trans-
ferida para outra pessoa ou companhia
sem autorisação do Governo, como
foi declarado na Condicao 33.

Depois tarde os con-
cessionarios requereram e obtiveram
do Governo por alvará de 8 de novem-
bro de 1888 autorisação para eles ou
a Companhia por eles organizada trans-
ferirem aquelle caminho de ferro
de via reduzida em caminho de ferro
de via larga, que se denominaria Ra-
mal de Coimbra a Arganil, com as
clausulas e condições indicadas no
novo alvará.

Abstra o processo,
em que estou consultando, que os conces-
sionarios primitivos organizaram para
esta empresa uma Companhia denomi-
nada do Caminho de Ferro do Alentejo,

Manoel

país foi em nome d'esta Companhia
 que se apresentou o pedido de prorrogação
 do prazo fixado no art.º 3º da Alvará pa-
 ra a apresentação do projecto definitivo
 (doc.º 3º do processo) o que lhe foi concedi-
 do por Portaria de 18 de maio de 1889.
 (Doc. 5º)

Este Caminho de fer-
 ro devia estar concluido em 8 d'agos-
 to de 1891, segundo as clausulas da
 Alvará. Em 10 d'outubro d'aquelle
 anno veio porém a Companhia allegar
 as razões que a isso tinham obsta-
 do, e pedir prorrogação d'aquelle prazo
 até 31 de outubro de 1892 (doc.º 6º).

Foi-lhe concedida a
 prorrogação, enviada a Junta Consultiva
 de Obras Publicas e Obras, por despa-
 cho de 27 de fevereiro de 1892, em que
 foi consignada a responsabilidade
 da Companhia pelas despesas de fis-
 calização. (doc.º 8º).

Successivas prorroga-
 ções d'este prazo foram depois soli-
 citadas e obtidas pela Companhia,
 sendo a ultima por Portaria de 29
 de outubro de 1895, publicada nos
 Diarios do Governo de 31 d'aquelle mes,
 concedendo a prorrogação até 31 de
 outubro de 1896 com a clausula da
 Companhia executar certos trabalhos
 de conservação na parte construida,
 e de reparação de avarias pela Compa-
 nhia, causadas na via publica, tra-
 balhos, que a fiscalização consiste

rava indispensaveis e urgentes. (Doc.^{os} 38 a 40 e 51).

A Companhia nada fez, como a fiscalisação foi successivamente informando o Governo - (Doc.^{os} 42 e 43) nem se achava habilitada a executar aqueles pequenos trabalhos que interessavam tanto a propria Companhia como a segurança publica, e que estavam orçadados em 4'364'300 reis (Doc.^o 54-A).

A insolvencia d'esta Companhia foi legalmente reconhecida por sentença do Tribunal de Comercio de Lisboa de 25 de setembro de 1895 (Diario do Governo de 2 de novembro) que a declarava em estado de cessação de pagamentos nos termos e para os efeitos do decreto com força de lei de 9 de novembro de 1893.

Tentou ainda a Companhia obter dos seus credores a anuencião de um projecto de convenção de que lhe resultasse nova nota e lhe permitisse concluir a Construção do Caminho de Ferro, para o que, e com tal fundamento solicitava do Governo nova prorrogação de prazo até 31 de dezembro de 1897 (doc.^o 48).

Não conseguindo porém obter a anuencião dos credores, por sentença do Tribunal de Comercio de 18 de fevereiro de 1897 foi rejeitado o projecto de convenção, abertal a falencia da Companhia, e nomeados para o Conselho Fiscal por parte dos credores

Handwritten signature

apresentes a Companhia Real das Cami-
nhas de Ferro, e os Bancos Lisboa e
Aepres e Lusitano (dec.º 47).

Com esta decisão ju-
dicial foi considerado prejudicado
o pedido de nova concessão de
prazo, que a Companhia dirigira ao
Governo (dec.º 48 a 52).

Em 25 de junho de
1898 representava ao Governo a Di-
recção Fiscal das Caminhas de Ferro
a necessidade de se fazerem aquelles
obras, que a Companhia não execu-
ta, e que interessavam á seguran-
ca publica, e aos direitos dos pro-
prietarios (dec.º 53). Essas obras
estao indicadas no orçamento,
que acompanhou o officio da Dire-
cção Fiscal de 16 d'agosto ultimo
(dec.º 54), e que foram orçadas,
como já acima indiquei na
quantia de 4354300 reis (cf.º 54A).

Unido o Conselho
Superior de Obras Publicas e ob-
nas foi ele de parecer:

1.º que a concessão d'este Cami-
nho de ferro se devia con-
siderar caduca neste o
disposto na Condicao 49.ª
do alvará de 8 de novembro
de 1888.

2.º que por conta do Estado se
mandasse proceder áque-
las obras, cuja execução fo-
ra imposta á Companhia

na ultima prorogação, embalsando-se o Estado da Despesa feita nos termos da Condicao 51 do alvará.

Sobre esta consulta recabio o despacho ministerial de 8 de outubro ultimo, declarando não ter o governo duvida quanto á caducidade da concessão, e mandando consultar a Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda sobre os termos, que devem seguir-se, visto o disposto nas condições 40 a 42 do alvará, achar-se a Companhia falida, o ramal quasi todo construido, mas abandonado pelas empreiteiras, e sob a fiscalização do governo.

Relatado assim todo o processo, que acompanhou o officio da Direcção Geral de Obras Publicas e Minas de 18 de outubro, resta-me dar o meu parecer nos pontos em que esta Procuradoria Geral é consultada.

No alvará de 8 de novembro de 1888, que concedeu a construcção e a exploração por 99 annos de um caminho de ferro entre Coimbra e Arganil, o governo não só reservou para o Estado o direito de resgatar a concessão inteira (condição 42), como previu e acatou a hypothese do concessionario faltar ás condições, a que se obrigara, e especialmente, as cases de não co-

Handwritten signature

meçar e ultimar a construcção nos prazos marcados, hem como de não comecar a exploracão dentro de um mes depois de ser para isso autorisado pelo governo, onde a intermissão por qual espaço de tempo depois de comecada (condições 49 a 52.).

A Companhia do Caminho de Ferro do Algodão, actual concessionaria, não concluiu a construcção do Caminho de Ferro nos prazos marcados, apesar das successivas prorogações d'esses prazos que solicitou e obtive; e nem ao menos executou as obras de pequenas reparações, cuja execucao lhe foi imposta ao ser lhe concedida a ultima prorogação.

Pela sua insolvencia foi julgada falida, e sob a administração de um conselho fiscal nos termos do art. 17 do decreto com força de lei de 9 de novembro de 1893.

Este conselho fiscal, mantene o estado de abandono, em que a Companhia deixou a parte construida do Caminho de ferro, entregue só á fiscalisação do governo.

Pode duvidar se se são applicaveis n'esta hypothese as condições 41 e 42 do alvará de concessão, que se referem á exploracão de um caminho de ferro, que não

da não teve começo, porque a construção d'ele não está concluída.

A condição 40 é que evidentemente é applicavel porque obriga a Companhia a conservar em bom estado de serviço a parte já construída, o que a Companhia não fez. Esta omissão a tornava viciosa no n.º 4.º da condição 49, se as faltas previstas nos n.ºs 1.º e 2.º do mesmo artigo não bastassem para se considerar caduca a concessão.

Os tramites a seguir parece-me serem os indicados nas condições 50 a 52 do alvará de 1888, em harmonia com o disposto nos arts. 13 a 16 do Decreto de 9 de setembro de 1893.

O governo põe em hasta publica a exploração d'este Caminho de ferro, com a obrigação de ultimar a sua construção no prazo, que for determinado, e nos mesmos termos e condições da primitiva concessão, e adjudica a quem mais oferecer, se o julgar conveniente (condição 50 do alvará e art. 13 do decreto.)

Esta providencia parece que já devia ter sido requerida ao governo pelo Conselho Fiscal segundo o disposto no § 2.º n.º 3 do art. 12 d'aquelle Decreto, visto aquelle Conselho ter presidido por um delegado do governo (art. 12) e atenta

Handwritten signature

o interesse do Estado no assunto.

Pelo preço da adjudicação tem o Governo de ser pago das despesas com a fiscalização, e com as obras construídas indispensáveis para a segurança pública, as quaes o Conselho Superior de Obras Publicas e Urbanas e' de parecer que o governo proceda por conta da Companhia (condição 5ª do alvará).

Este credito do Estado tem preferencia pelo art. 14 do Decreto. Logo d'elle caussa, as obras executadas pela companhia quando ella tenha levantado o deposito a que era obrigada pela condição 5ª, nos termos do nº 2 da mesma condição.

O resto do preço não pôde ser entregue a Companhia segundo a condição 5ª do alvará, por ella estar falida; mas e' consi- quando na Caixa geral dos Depositos, para serem por elle satisfeitos os credores da Companhia segundo a classificação feita pelo Tribunal de Comercio, nos termos do art. 15º do Decreto.

Estão tambem arrematante o Caminho de ferro e' adjudicados ao Estado, que toma a si a sua conclusão e exploração, sem indemnização alguma em conformidade com a cláusula 52 do alvará, e nos termos do art.

16 do Decreto de 9 de setembro de 1893.

Este é o meu parecer com o qual se confirmam a Confirmação desta Procuradoria Geral. Deus Guarde etc.

(a) A. Martins

1899 N.º 809 L.º 32 c.
Janeiro - Maranhão
26

Protesto apresentado pelo advogado de Constant Burnay e mulher por ocasião de se dar o passo do concurso para adjudicação do arrendamento do depósito de carvão do Ilheu de S. Barbara em S. Tiago de Cabo Verde.

Pela portaria de 9 do corrente mês de janeiro mandou V. Ex.^a consultar acerca do seguimento a dar ao protesto junto, apresentado pelo advogado de Constant Burnay e mulher por ocasião de se dar o passo do concurso para a adjudicação do arrendamento de um depósito de carvão no Ilheu de S. Barbara em S. Tiago de Cabo Verde.

O protesto é uma manifesta^{ção} que fazem Cons.