

ser approvada sem que William Offen,
na qualidade que representa, se respon-
sabilise, por termo assignado na secretaria
das obras publicas, a promover a liqui-
dação da contribuição que fôr devida
e a pagar o que fôr liquidado ou a exhibir
documentos de ter sido julgado isento
d'esse encargo; —

2.º — Que se envie ao Ministerio da
Fazenda uma nota com a data
da escriptura de transferencia e
nome do tabelião que a lavrou,
para pelo mesmo ministerio se-
tomarem as providencias neces-
sarias e legaes sobre o pagamento
ou isento da contribuição de registro.

Deus Guarde a V. Ex.ª &c.

— Antonio Cardoso de Avelino —

1884

Inciso

23

Ass. pa.

J.

N.º 959

Off.ª da Construção e
Orçamento d'uma variante
no projecto para execução
da 2.ª secção do Caminho
de Ferro do Douro. —

Ly. mo Ly. mo. — O Engenheiro director
da Construção da linha Ferrea que
se está construindo em continua-
ção do Caminho de Ferro do Douro desde
a Pinhão a Barca d'Alva, entende
que convia alterar na 2.ª secção o pro-
jecto, cuja execução foi adjudicada
por empreitada em concurso publico.
Foi superiormente approvada
essa alteração e communicada

por escripto ao empreiteiro; como
este, porém, não começasse a tra-
balhar na parte alterada, o director
resolveu modificar a variante. —

Estudada e projectada esta modifi-
cação, o engenheiro foi ao terreno com
o empreiteiro, convidando-o a fornu-
lar os preços que deviam ser applicados.

Pelos preços do empreiteiro o orça-
mento é de 62.230 \$ 975 T.; e pelos do
engenheiro director é de 27.093 \$ 382 T.

No officio em que o empreiteiro man-
dou os seus preços e o seu orçamento
declara elle, muito categoricamente,
que se julgaria muito feliz se o governo
se desonerasse do encargo de construir
a variante, ainda por preços superiores
aos que propunha. —

Subiu o processo com officio do en-
genheiro director, propondo, — "que
se desanexa o empreiteiro geral da
1.ª secção dos encargos e responsabi-
lidades da construcção d'esta parte
da sua empreitada", ... para ser
constituída por um ministra-
ção directa do Estado. —

A Junta Consultiva d'Obras publi-
cas e Minas, citando o art. 5.º da Lei
de 23 de Junho de 1880, é de parecer
— que só as extensões competentes po-
dem consultar se a proposta é
ou não legal. Parece ser este o ponto
restricto sobre o qual V.ª. mandou
enviar a Procuradoria Geral da Coroa
e tãmen da. Tratarei d'elle, assim

Todavia omitir as observações que a conferencia entende que devem ser feitas no interesse da causa publica. —

— II — et Lei de 23 de junho de 1880, art. 3.º, authorizou o Governo a construir o prolongamento do Caminho de Ferro do Douro do Pinhão á Barca d'Alva, e o art. 4.º manda o seguinte: —

— « a construcção d'este prolongamento sera feita por empreitada geral relativamente a cada secção ou lance, adjudicada em hasta publica, precedendo concurso por 60 dias e sobre as seguintes bases: »

D'estas é sufficiente transcrever a 2.ª. Diz a 2.ª: — « que as obras »
« sera feitas conforme os projectos definitivos existentes no ministerio das obras publicas depois de approvados pela Junta Consultiva »

Diz a 5.ª: — « que os pagamentos e todas as mais obrigações do Estado e empreiteiro sera, nos termos do regulamento de 14 d'abril de 1856, pelas clausulas e condições geraes de empreitadas a que se refere a Portaria de 8 de março de 1861 e mais disposições em vigor. — »

dos primeiros estudos mandou proceder a Portaria de 1 de maio de 1878, e sobre elles consultou a Junta em 16 de maio de 1881. Mas, antes d'esta consulta, ordenou o Governo o complemento d'elles em 23 d'abril do mesmo anno de 1881, e d'aqui nasceu

o projecto que, dividido em 4 secções (3.^a, 4.^a, 5.^a, e 6.^a) foi separadamente approvado pelas Portarias de 14, 18, 20 e 21 d'outubro de 1882 e ficou sendo definitivo para a construcção de cada uma das secções. Este projecto, ordenado em 23 d'abril de 1881, foi enviado ao Governo pelo Engenheiro, actual Director da construcção, em 10 d'abril de 1882.

A Portaria de 18 d'outubro de 1882 approvou o projecto da 1.^a secção e o respectivo orçamento na importancia de R\$. 1.209.000 758/163; e por outra Portaria da mesma data se abriu concurso por 60 dias para ser construida por empreitada geral aquella secção, sendo a base da licitação o preço unitario de 64.840 \$ 000 R\$. Em resultado do concurso a empreitada foi contractada com Domingos Burquets e o contracto foi definitivamente approvado para os effeitos da Lei de 23 de junho de 1880 pela Portaria de 13 de janeiro de 1883.

Ficou, portanto, obrigado o empreiteiro a construir a 1.^a secção conforme o projecto definitivo que o Governo tinha approvado; e governo e empreiteiro, ambos ficaram sujeitos ás clausulas e condições geraes das empreitadas. —

O art. 5.^o d'estas clausulas impoe ao empreiteiro a obrigação de se conformar com as alterações que se reconhecerem necessarias no projecto e thezorem ordenadas por

«escrito pelo engenheiro director da obra...»
Segundo se prescreve nos §§ 1.º e 2.º d'este
artigo, o augmento ou diminuição no cus-
to da obra, resultante das alterações
é determinado, — «avaliando-se as
obras a mais ou a menos na pro-
porção do preço da empreitada e de-
pendendo as bases da medição e serie de
preços do respectivo projecto.»
Se d'esta avaliação resultarem
differenças da 5.ª parte da quantia
contractada, quer seja para mais quer
para menos, o empreiteiro pode
optar pela immediata rescisão do
contracto sem direito todavia a qual-
quer indemnisação por esse facto.
Se as differenças forem inferiores
a sexta parte, o empreiteiro deve
conformar-se e cumprir, — sem
que... tenha direito a reclamar
qualquer indemnisação por
taes alterações...»

O engenheiro director da construção
do Caminho de Ferro do Douro intendeu
que era necessario alterar o projecto da
1.ª secção para reduzir a extensão do
tunel do Caçapão da Baleira, de 700 a
500 metros, obtendo-se a economia
de \$1:630x000\$. Estudou esta altera-
ção, — fez o projecto, — submettem-o
ao Governo, que o approvou por Portaria
de 24 d'abril de 1883, e communicou-o
ao empreiteiro. — Depois d'isto era de
lei e do contracto avaliar a differen-
ça no preço ajustado resultante da

alteração. Se fosse inferior a sexta parte, compellido o empreiteiro a apresentar a variante. Se fosse da 6.ª parte ou superior, dar-lhe a opção de se conformar ou de pedir a immediata rescisão do contracto. — Não se procedeu assim e d'esta falta resultou perda de tempo e uma questão que me parece nova no albitrario das Obras Publicas e que não é de facil do lucrar. —

— II — Em officio de 27 d'outubro de 1883 participa o engenheiro Director; que em 28 do anterior abril dera officialmente conhecimento ao empreiteiro do projecto da variante do tunnel do Cachoeira da Baleira, approvado pela Portaria de 24 do mesmo mez d'abril e con= tinnando diz mais: —

„ Vendo, porém, que o dito empreiteiro não dava começo aos trabalhos d'essa variante e tendo he ouvido mesmo que não heera possível realisar, sem que, com tudo, se decidisse a apresentar reclamação alguma, procurei por estudo mais a turado „ introduzir em parte da mesma variante uma modificação pela qual se reduzisse o trabalho a executar, alcançando-se por essa forma compensação até certo ponto do excesso de despesa de serem as condições d'execução muito mais difficis do que eu suppun no projecto da dita variante, empregando-se,

canjir, os preços da serie de preços da empreitada da 3.^a secção. —

De facto, para a organização do movimento da variante do Tunnel do Cachão, empreguei os preços da serie, como se os trabalhos a realizar estivessem nas condições normaes de analogos trabalhos da empreitada da 3.^a secção, em quanto que na realidade esses trabalhos (os da variante) se encontram em circumstancias completamente excepcionaes e carecendo para se poderem realizar de novos preços tambem excepcionaes.

Esta é a verdade reconhecida actualmente por mim depois de um muito consciencioso, e até mesmo supposto na própria ocasião em que elaborei o projeto da variante. —

Estes periodos são importantissimos, e por isso os transcrevi. e sua analyse dá o seguinte: —

— Que o engenheiro Director estudou e projectou a variante da Cachão da Baleira, trazendo a linha mais 154 metros para a direita do primitivo traçado, isto é, aproximando-a mais do Rio Douro, para reduzir o tunnel de 700 a 58 metros, e obter a economia de \$1.630.000 \$. segundo os preços da empreitada; —

que ouvi ao empreiteiro a declaração de que não he era possivel realizar os trabalhos da variante. —

— que não exigia do empreiteiro a recusa por escripto, nem da verbal era conhecimento no governo; —

— que por sua deliberação procurara fazer um estudo mais atirado para modificar a variante de modo que reduzisse o trabalho e se compensasse até certo ponto o excesso de despesa, por serem as condições d'execução muito mais difficis do que suppozera no projecto da variante; —

— que avaliava os trabalhos da variante como se estivessem nas condições normaes de analogos trabalhos da empreitada; —

— que no entanto a verdade reconhecia actualmente, depois de alguma muito consciencioso, era que esses trabalhos se encontram em circumstancias completamente excepcionaes e carecem de novos preços também excepcionaes.

Convencido de que era fundada a recusa do empreiteiro e reconhecendo as condições excepcionaes e difficilissimas dos trabalhos da variante, fez o engenheiro director, como he de, um estudo aturado para introduzir uma modificação que segundo ver alterasse o projecto primitivo. Euter, porém, se submetter ao governo o novo plano, entendeu que devia fazer com o empreiteiro uma visita ao local, convidando-o a formular os preços que na sua opinião deviam ser applicados a

essa modificação. O empreiteiro, depois de muito insistir, mandou os seus preços no officio de 9 d'outubro de 1883.

Lê-se n'este officio o seguinte: —

— A natureza da rocha, as condições excepcionaes dos trabalhos, as interrupções forçadas e inevitáveis do, mesmo, durante um grande numero de horas do dia, motivadas pelas passagens dos barcos no ponto do Cachão, justificam a meu ver estes preços, que á primeira vista podem parecer exagerados. Não me posso tambem comprometter a executar a 1.ª parte da variante (a nova alteração) n'um prazo qualquer de tempo d'antemão marcado, porque repito não posso apreciar as demoras occasionadas pelas interrupções do trabalho, causadas pela navegação. Relativamente á 2.ª parte da variante tambem não posso responder pelos desmoronamentos que tenham lugar e que se despinhem no rio, nem tambem pelos prejuizos que esses desmoronamentos possam causar —

E' n'este officio que o empreiteiro diz: que se julgaria muito feliz se o governo o desobrigasse de construir a 1.ª parte da variante, ainda no caso de lhe ser pago o trabalho por preços muito superiores aos que elle propõe. —

O orçamento da modificação, pelos preços do empreiteiro, é de 62: 230.000 R\$.
Pelo preços do Engenheiro e que suppo-

nao serem "os novos preços excepcionaes",
e de 27:093\$000 T. —

E applicando-se a serie de preços
da empreitada e de 15:03\$000 T.

Vindo assim "os novos preços exce=
pcionaes" do engenheiro a exceder
os normaes do contracto em 12:063\$000 T. e a ser superiores
aos do empreiteiro em 35:137\$000 T.

O engenheiro não informa
sobre o officio do empreiteiro de 9
d'outubro; nem contesta, nem
discute, nem analisa os preços
ahi propostos, as difficuldades e
demoras dos trabalhos no mes=
mo officio ponderadas, e as de=
clarações do empreiteiro para se
eximir da responsabilidade de
seus prejuizos, resultantes dos
mesmos trabalhos.

Limita-se o engenheiro a dizer:
— que não é da opiniao do empreiteiro;
— que os trabalhos são muito excepcionaes
e de execução difficil e demorada;
— e que tambem está certissimo de que
poderão ser feitos por administração
directa do Estado até fins de julho de
1884 e pelos preços do seu orçamento.
E conclue: — que se approve o projecto
e orçamento da modificação da va=
riante; — que se desonere o empreiteiro
de construir essa parte da sua em=
preitada; — e que se ordene a construc=
ção por administração directa do Estado.
— III. — É este o estado actual da questao.

Sejam, o que é de direito, o que manda
a lei e o que aconselham os interesses
públicos. —

Os direitos e obrigações do Estado e do
empregado regulam-se pelas cláusulas
e condições gerais das empreitadas (Lei
23 de Junho de 1880, art. 4.º, base 5.º). —

Quando o Governo perdeu o direito de com-
pelli o empregado a conformar-se com
as alterações do projecto definitivo a que
se refere este processo pelas seg.^{tes} razões: —

1.ª — porque o engenheiro director
achou justa e fundada a recusa verbal
que o empregado oppos á acceptação
e execução da variante approvada pela
Portaria de 24 d'abril de 1883; —

2.ª — porque o mesmo engenheiro,
em vista d'essa recusa, procurou por
estudo mais aturado introduzir em
parte da variante uma modificação
que reduzisse o trabalho e compensasse
o excessos das despesas; —

3.ª — porque o engenheiro entende que
a modificação obriga a trabalhos
excepcionaes, que carecem de novos preços
tambem excepcionaes, e que por isso
não devem ser avaliados como man-
dam as cláusulas e condições gerais; —

4.ª finalmente, porque o mesmo
engenheiro é d'opinião que o emprei-
tado seja condemnado de construir a
variante da variante, e propõe que
o Estado tome sobre si essa construção.

Estas razões são deduzidas dos actos
do engenheiro. Estes actos não são

autorizado, pela, clausula, e condi-
cões geraes, e obrigam o governo para
com o empreiteiro, porque se trata
da execução d'um contracto bilateral.

Posta assim a questão fora do con-
tracto e encaminhada para fazer
da variante o objecto d'uma nova
deliberação, qual é a situação ju-
rídica do governo e qual a sua
obrigação legal? —

Juridicamente o governo não pode
separar da empreitada da 1.ª secção
a parte correspondente á variante
sem o por accordo e convenção com
o empreiteiro, que pode negar-se ou
pode pedir indemnizações. —

Suppondo, porém, que amigavelmente
se ajusta a separação, o governo volta
ao estado anterior ao contracto da em-
preitada e hade proceder conforme os
preceitos da Lei de 23 de junho de 1880. —

Ora o art. 4.º d'esta lei manda que o
prolongamento do Caminho de Ferro
do Douro seja construido por emprei-
tada geral relativamente a cada
seccção ou lanço, adjudicada em hasta
publica e precedendo concurso de
60 dias. — O art. 5.º dá ao governo a
faculdade de não adjudicar a em-
preitada, se o preço da 1.ª praça não
conviertm, mas abrindo novo con-
curso por trinta dias. E não no caso
de não serem accetavéis os preços
offerecidos no segundo concurso, pela
a construção ser por administração.

Por conseguinte, sendo incontestável
que a parte da 2.^a secção, onde se fez
a alteração, constitue um lance d'essa
secção e lance de construção difficil
e demorada, que exige trabalho e preços
excepcionaes; o governo não pode orde-
nar que se construa por administração,
sem preceberem os dois concursos,
que a lei prescreve. — Nem esta
solução nem as propostas pelo en-
genheiro são d'interesse publico. —

Nos trabalhos da 2.^a secção, para
cujo acabamento se fixou o prazo de
20 mezes, já se perdeu, por causa da
variante e da modificação da variante,
todo o tempo que decorre do fim
d'abril de 1883 até hoje. —

Pelo art. 5.^o da lei de 22 de julho de 1882 e
pelo art. 6.^o do contracto de 12 d'outubro
do mesmo anno, feito com o syndicato
portueuse, é obrigado o governo a con-
cluir a linha do Douro no prazo de 3
annos, contados da publicação official
d'aquella lei. Este prazo finda no
principio d'agosto de 1885. —

Se as variantes se succedem, e se estas
ficam sujeitas a modificações, e se nas
variantes e nas suas modificações houver
as mesmas incertezas, as mesmas impre-
visões, as mesmas delongas d'este pro-
cesso, é difficil dizer quando estará con-
cluido o Caminho do Douro, e será impos-
sivel cumprir a lei e o contracto de
1882, comprometendo-se assim a respon-
sabilidade do governo e prejudicando-se

os importantes interesses publicos que dependem do acabamento e applicação do mesmo caminho. —

Ha ainda uma consideração de muito peso n'este assumpto: —

Os estudos da linha férrea de Foz Tua a' Barca d'Alva começaram no meado de 1878. Tomaram parte n'elles varios engenheiros habéis e experientes, incluindo o actual director da construção. Consultou a Junta d'Obra Publicas. O plano foi approvedo pelo governo em outubro de 1882, isto é, quatro annos depois de terem começado. —

Para a execução d'este projecto definitivo se abriu concurso. D'este projecto definitivo tiveram um conhecimento os licitantes, e para o executar se prepararam com os seus instrumentos de trabalho e recursos financeiros, e calculo de lucro e perdas, acreditando, como deviam acreditar, que o projecto fôra estudado e elaborado com a maxima exactidão e perfeição e que fôra superiormente approvado por ser o melhor e mais conveniente. —

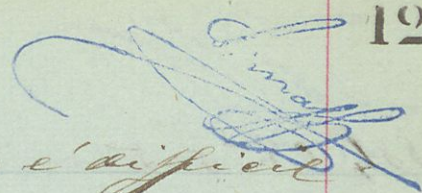
Celebrar o contracto sobre este projecto e durante a execução surprehender o empreiteiro com variantes e modificações que, no dizer do seuuctor, exigem trabalho difficillimo e demorado, em condições exceptionaes e devendo ser pagos por preços novos, tambem exce-

personas, não diria que é *l'astuce à bon fê*, mas afirmo que é induzir em erro o empreiteiro, que contractou pela única razão de supor o projecto bem estudado e o respectivo orçamento bem calculado. —

Não ha obra humana que seja perfeita e não ha projecto d'estada ou de caminho de ferro que na execução não careça de ser ou rectificado ou modificado; mas d'aqui não se deriva nem pode derivar o direito de alterar as condições gerais e essenciais dos projectos definitivos, cuja execução é objecto e fim d'um contracto e o mesmo com obrigações e direitos iguaes e reciprocos. —

Esta consideração é tanto mais importante, quanto entre nós, pelas leis vigentes, o governo não pode fazer concessões nem obras publicas de não por concurso. — Se o publico perde a confiança nos projectos que os engenheiros estudam e o governo approva, os licitantes fogem da praça e os concursos que o legislador decreta para garantir e assegurar os interesses do Estado ficam sem effeito.

Por ultimo devo observar — que o governo, na resolução final d'este processo deve attender tambem ás ponderações que o empreiteiro faz, no officio de 9 d'outubro de 1883, sobre os prejuizos que inevitavelmente soffrerá a navegação do Douro com o trabalho da variante. —


 a navegação do rio Douro é difficil
 da Regoa para cima e perigosissima
 em muitos pontos. Um d'estes pontos
 é o Cachão da Baleira. Os inevitáveis
 desmoronamentos por effeito dos
 trabalhos não só não de pôr em risco
 a tripulação dos barcos e os passa-
 geiros e as mercadorias, como não
 de obstruir o rio, augmentando as
 difficuldades e perigos da navegação.

IV — de tudo quanto ficou exposto
 e ponderado, concluso:—

1.^o — Que o Governo não pode competir
 o empreiteiro da 1.^a secção do Caminho
 de ferro do Douro a conformar-se com
 a alteração ou variante do Cachão
 da Baleira;—

2.^o — Que não pode separar da
 empreitada a parte correspondente
 a essa variante, sem por convenção
 amigavel com o empreiteiro;—

3.^o — Que, feita essa separação, não
 pode ordenar que a variante seja
 construida por administração,
 sem primeiro tentar o mais con-
 curso, exigido pela Lei de 23 de
 Junho de 1880;—

4.^o — Que é d'interesse publico
 que a 1.^a secção seja construida con-
 forme o projecto definitivo que o Go-
 verno approvou e pôr em pratica
 e o empreiteiro accetou e se obriga
 a executar. — Este parecer unanime
 da Com. dos Fidejuss. da Coroa e Fazenda.
 Deus pde... etc. L. doctissimo.