

representação que sobre junta a este processo, pede a Camara a Vossa Magestade, por utilidade publica e urgente, a expropriação das casas e terras, descriptas a f.^o 7, quasi todas só em parte necessarias para a execução do projecto nos termos da planeta a f.^o 6, e já autorizada pelo Conselho de Districto. No processo administrativo observaram-se as formalidades da lei de 23 de julho de 1850: o valor das casas e terras foi calculado em 5:2102350 r., para cujo pagamento se acha a Camara habilitada com verba especial no orçamento já approvedo no orçamento do actual anno economico. Os proprietarios convieram na cedencia dos predios, mas não concordaram com o arbitramento do preço. O que tudo relatado e discutido em conferencia dos Fiscaes da Corôa e Fazenda, foram estes de parecer que o processo se acha nos termos de ser decretada a expropriação por utilidade publica e urgente nos termos da lei de 11 de maio de 1842 = Deus Guarde a Vossa Magestade = Caetano de Seixas e Vasconcellos.

1877

N.^o 59

— Voto em separado —

Sobre duvidas apresentadas no processo n.^o 59, que trata do **Caminho do ferro Larmenjat**, em que foi retractor o Ex.^{mo} Sr. M. Ferrão, restando seg.^o o parecer d'este Conselheiro a fl.^o 195 do L.^o 1.^o

Sob o respeito devido á memoria dos Fiscaes da Corôa e Fazenda passo a expôr a questão discutida em conferencia, e as razões que me determinaram a fazer voto separado.

O Duque de Saldanha sollicitou e obteve do Governo, auctorisado, para collocar um

Fevereiro 19
C. Publicas.
Rep.^o d' C. Pub.
J.

Differentes estradas publicas e carris de ferro para transportar passageiros e mercaderias no material circulante do systema Larmanjat. Os Decretos fazendo estas concessões tem as seguintes datas 12 e 25 d'outubro de 1869; 11, 29 de julho e 18 d'outubro de 1871. Citando estes Decretos o meu fim é indicar que só pelo estudo e comparação das suas disposições, relativas a qualquer ponto duvidoso se poderá alcançar o verdadeiro sentido das correspondentes clausulas e condições. — Collocados os carris do systema Larmanjat, nas Direi em todas, mas pelos menos em parte das estradas comprehendidas na concessão, das quaes algumas ainda não estavam construidas, e começada a explorar a nova linha ferrea, o Duque de Saldanha cedeu todas essas concessões á Comp.^a inglesa denominada = The Lisbon Steam Tramway Company limited =, auctorizada pelo Decreto de 27 de fevereiro de 1872, onde se encontra o seguinte periodo: — "Na intelligencia de que a approvação dada por este Decreto de cessão das concessões não importa modificação alguma das condições e provas das mesmas concessões, as quaes ficam subsistindo sem alterações taes quaes haviam sido estabelecidas para o concessionario primitivo." —

— Abandonada a exploração, antes de fim o prazo, por causas que me não occupo em investigar, veio a Lisboa John Smith, agente liquidatorio da Companhia para tomar conta do mate-

rial fixo e circulante, sujeito á indemnisação se qualquer prejuizo, e n'essa ou n'outra occasião fôr do Governo lhe declarasse que os terrenos onde os carris foram assentes fóra do pavimento das estradas publicas para melhorar as condições do transitto, eram propriedade da mesma Companhia. — Acerca d'esta pretensão encontram-se nos diferentes Decretos se concessões as condições que passo a transcrever na sua integra — Decreto de 12 d'outubro de 1869 art.º 4.º — O concessionario é obrigado a submeter á approvaçõ do governo o projecto de qualquer modificação ou desvio, que precise fazer no pavimento e obras de arte da estrada — art.º 5.º — Os trabalhos, que effectuarem nos termos do art.º 4.º, ficam sendo do dominio publico, como parte integrante da estrada — art.º 8.º — He o requerente abandonar o uso da estrada, e deliberar levantar o carril, fica obrigado a repôr a mesma estrada no estado actual, salvas as alteraçõs, a que se referem as condições 4.ª e 5.ª — As duas condições do art.º 4.º e 5.º do Decreto antecedente acham-se reproduzidas sem alteraçõ alguma nos art.º 4.º e 5.º do Decreto de 25 d'outubro de 1869; e n'este Decreto o art.º 10 corresponde exactamente ao art.º 8.º d'aquelle. Os art.ºs intercalados tratam de estabelecer garantias para o caso de serem assentes os carris em estradas publicas, ainda nas construidas. — As condições dos art.º 4.º e 5.º do Decreto

de 12 d'outubro de 1869 foram textualmente transcritas nos art.º 5.º e 6.º do Decreto de 11 de julho de 1871; e o art.º 8.º d'aquelle Decreto passou para o art.º 16 assim redegido = O concessionario abandonar o uso da estrada, e deliberar levantar o carril, fica obrigado a reprod-a no estado primitivo, salvas as excepções, a que se referem as condições 5.ª e 6.ª. A unica differença consiste em se ter substituido a palavra = alterações = por excepções. — Nos precisos termos dos art.º 5.º, 6.º e 16.º do Decreto de 11 de julho de 1871 estam redegidas debaixo da mesma numeracao, as condições 5.ª, 6.ª e 16.ª dos correspondentes art.º do Decreto de 29 de julho de 1871, acrescentando-se no art.º 15 = O requerente obriga-se a manter constantemente em bom estado a via ferrea e suas pertenças; e no art.º 19 a seguinte disposição = As questões suscitadas pelo concessionario sobre interpretações das presentes condições serão resolvidas pelo Governo ouvida a Junta das obras Publicas. — A concessão feita pelo Decreto de 18 d'outubro de 1871 ficou sujeita ás mesmas causas e condições separadas no Decreto de 29 de julho, e ás modificações constantes do Decreto de 10 d'agosto do mesmo anno, no qual se fixa o prazo da construcção em quatro annos a contar desta data, e a tempo da exploração em noventa ditos. — acerca do que fica exposto relativamente á pretensão do agente liquidatorio da companhia

seja-me permittido fazer algumas con-
siderações sobre a materia sujeita á
Deliberação da Conferencia dos Fiscoes
Superiores da Coroa e Fazenda, as quaes
sirvam, para affirmar, como de
premissas ao meu parecer em se-
parado. — 1.^a — as clausulas e condi-
ções, que deixo reproduzidas na sua
integral, constituem um verdadeiro
contracto bilateral: o governo deferindo
á proposta do Duque de Saldanha,
publicou tantos decretos quantos foram
as concessões que lhe fez, e o requerente
aceitou-as sem reclamação alguma
pelo menos na parte das estradas ordi-
narias, em que mandou assentar
os carris, e por meio d'elles explorar
a linha ferrea transportando passa-
geiros e mercaderias. — 2.^a — a Com-
panhia antes de contractar com o Duque
de Saldanha sobre objecto tão impor-
tante para capitalistas, de certo como
pez sem primeiro ter estudado, por
si e seus engenheiros, os Decretos de
concessão, e o que auctorizou a ce-
dencia, onde se declara — que conti-
nuam a subsistir as mesmas clau-
sulas e condições estabelecidas para
o concessionario primitivo, assim as
que o governo exigiu para a garantia
propria, como as que marcavam o
prazo, em que devia estar concluida
a construcção das linhas, começar
a exploração, e o maximo termo da
duracao do contracto. — 3.^a — a empresa

era esperancosa, e promettia grandes lucros: o systema Larmanjat, experimentado no estrangeiro de todo de condições de terrenos pouco accidentado, é que elle deu a companhia, que não tem motivo para se queixar do governo. Este prestou-lhe algumas das estradas ordinarias já construidas, e outras que ainda o não estavam com algum incommodo do transitto publico, e nada exigiu para si além da segurança ou cessar para se indemnisar de prejuizos de futuro. Nestas circumstancias especificas, se o contracto fosse gratuito resolve-se qualque duvida sobre a interpretação das suas clausulas e condições pela menor transmissão de direitos e interesses, e sendo o mesmo pela maior reciprocidade de interesses, cod. civ. regra 1.^o e 2.^o do art. 685.

— 4.^a — Não me parece que seja necessario recorrer a este meio: para se descobrir o verdadeiro sentido dos art. 4.^o, 5.^o e 8.^o do 1.^o Decreto de 12 d'outubro de 1869, reproduzidos em todos os outros, bastará copiar os textualmente em ordem seguida, consultar os dictionarios da lingua sobre a significação de algumas palavras, recorrer á analyse grammatical, e pôr diante dos olhos as obras que a companhia manda fazer aqui muy proximo de L.^a

— 5.^a — A redacção dos citados art.^{os} é a seguinte = Art. 4.^o — O concessionario é obrigado a submeter á appresiação do governo o projecto de qualquer indizica-

cas ou Desvio, que precise fazer no pavimen-
to e obras de arte da estrada". = Art. 5.º = "Os
trabalhos que se effectuarem nos termos do
art. 4.º, ficam sendo do Dominio publico
como parte integrante da estrada". = Art.
8.º = "Se o requerente abandonar o uso da
estrada, e deliciar levantar o carril,
fica obrigado a repor a mesma estrada
no estado actual, sob as altera-
coes a que se referem as condicoes 4.ª
e 5.ª. Nos ultimos Decretos a palavra
sublinhada esta substituida pela pa-
lavra = excepcoes =. — 6.ª — Nos primeiros
ensaios, que se fizeram em Lisboa do
systema Lamudjat, logo se notou a dif-
ficuldade em que ~~estavam~~ os seus car-
ros sobre uma curva breve, quando, sa-
indo do Largo de Arieiro, tiveram de vi-
rar para a estrada que vai para o Lu-
mbar, na qual se estabeleceram os pri-
meiros carris. A Companhia obtendo
uma parte do prezo confinando
com a esquina do lado direito, fez uma
modificacao na bocca da estrada
e, para a tornar mais larga n'este pon-
to, desviou o muro. A dificuldade desape-
pareceu. — 7.ª — Antes de se entrar no
Lumbar effectou-se uma alteracao ou Dis-
vio mais importante: os carris em vez
de serem collocados na estrada ordina-
ria que passa pela rua direita da po-
voacao, assira na descida, e tendo os
carris de virar sobre uma curva
breve, foram assentes em uma areni-
da de muitos metros de extensao com

seus de largura aproximadamente, desviado da mesma estrada com sulcos de continuidade, e correndo pela direita por detrás das casas da povoação sobre a arinhaga de uso publico, onde só cabiam pessoas e animas singello. E' por esta avenida que terá de passar um dia a estrada ordinaria para Custer. — 8.º — Na minha opiniao todas as modificações, desvios ou alterações, que acabou de expor, uns de menor custo, como os que se operaram na bocca da estrada, sabendo do largo de estradas pelas terras denominadas da Casa da Polvora, outros de maior despejo, como os que se fizeram antes de se entrar no Lumiar, tanto uns como outros ficaram sendo do dominio publico. Os trabalhos separados do solo em que assentam, não os sei concluir e o custo maior ou menor dependendo em qualquer modificação ou desvio era o unico meio e o mais economico para vencer as difficuldades que as estradas ordinarias apresentavam em alguns pontos, a não querer a Companhia abandonar logo no principio, uma exploracao tão prometteedora. — 9.ª = As palavras "qualquer modificação ou desvio" empregadas no art. 4.º do 1.º Decreto de 15 de outubro de 1869, e reproduzidas em todas, e a disposicao clara do art. 5.º — ficam sendo do dominio publico como parte integrante da estrada — repellendo pela sua generalidade, toda a Dis-

tinças, que se pretenda fazer para attribuir ao Dominio da Companhia as modificações ou Desvios de seus traços e Desvios Esquemas ao Dominio publico de insignificante. Na forma dos citados Decretos a Companhia não pode levantar senão os Carris e a malheira, repondo as estradas ordinarias no estado em que se achavam quando os aperceber. As expropriações decretadas em beneficio da empresa só na utilidade publica se podiam fundar nos termos da Carta Constitucional art. 145 § 21. — 10^a Para reforçar estas considerações vou reproduzir outro, que me parece entrar a questao pela raiz. O D. Decreto de 25 d'outubro de 1869, autorizando o Duque de Saldanha para aperceber carris nas estradas ordinarias n.º 61, 62, 63, entre as quaes se comprehendia a que tinha de passar pelo Lumiar, determina o seguinte. — Condicao 7^a. — Se o requerente preferir effectuar desde já as obras necessarias para o estabelecimento do carril nos lances de estrada, ainda não construidos, devera submeter igualmente á approvação do governo o projecto de obras. — 8^a As obras, que se executarem em virtude da condicao antecedente, não obrigam o governo a indemnisação alguma, quando fizer construir os mencionados lances, nem embarcear os respectivos trabalhos de construção, ficando o concessionario

“rio responsavel por qualquer excesso de
“despesa, que por semelhante motivo o
“governo seja obrigado a fazer.” — 11.^a — Se o
“requerente abandonar o uso da estrada
“e deliberar levantar o carril, fica obri-
“gado a repôr a mesma estrada no es-
“tado primitivo, salvo as alteraçoens a
“que se referem as condições 4.^a e 5.^a”

Para estas condições tinha a Compa-
nhia de fazer o projecto dos lances
de estrada ahiã nas construçoes
corrigir as directizes, levantar e re-
batar o terreno para adocar as ram-
pas e as descidas, e construir algumas
obras de arte sem receber indemnizaçoens
alguma do governo, e ficando ella am-
pla responsavel por qualquer excesso
de despesa, que por esse resultas dos
seus trabalhos, quando fosse resolvida
a construcção definitiva dos mesmos lances.

— Em conclusão, e sobre o ponto restricto
da consulta, é meu parecer: 1.^o que a Compa-
nhia liquidataria não tem direito a ser
indemnizada por qualquer modificação
ou desvio, que effectuasse nos estradas
ordinarias, por ser este o unico meio e o
mais economico para estabelecer a
exploração contractada: 2.^o — que equal-
mente não tem direito ao dominio par-
ticular dos terrenos, expropriados em be-
neficio da empresa, mas com a clau-
sula e condições expressas, em todos
os Decretos citados e extractados de
ficarem pertencendo ao dominio pu-
blico logo que a companhia aband.

