

REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 68

Senhores Deputados.—A comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados examinou a proposta de lei n.º 57-E, e concorda que na situação actual das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado o plano de construções apresentado ao Parlamento, constante da base 2.ª, merece inteira aprovação, deixando-se para ocasião mais oportuna, oxalá breve, a conclusão das linhas de Ponte do Sôr, do Guadiana, do Baixo Alentejo e da Régua a Vila Franca das Naves.

O grupo, cujo acabamento ou construção agora se propõe, aumentará muito as receitas do fundo especial, e assim concorrerá para apressar o empreendimento destas últimas, que, embora de há muito reclamadas para o desenvolvimento agrícola de regiões que devem ser das mais produtoras do país, como as terras sorraianas e do Guadiana, ou para acesso doutras inteiramente desprovidas de transportes rápidos, como toda a grande malha entre a linha do Douro, pelo norte, e as linhas de Espinho a Viseu e a da Beira Alta, pelo sul, não oferecem, todavia, tam boas perspectivas de rendimento imediato como as propostas, as quais são de há muito tempo fundamentais e urgentes para o norte do país e para a economia nacional.

Não vai resolver a viação ferro-viária e ordinária, só por si, o problema complexo, e, a nosso ver, alarmante da emigração transmontana, com os caminhos de ferro de Vidago a Chaves e de Carviçais a Miranda; mas não resta a mais leve dúvida que estas linhas férreas, levando até os confins raianos do norte do país a facilidade dos transportes, promovem deveras uma remodelação da vida agrícola e social, que terá influência muito benéfica na riqueza regional e nas características demográficas de Trás-os-Montes.

Não menos urgente, por outra ordem de interesses, é a construção das linhas de Contumil e de Ermezinde a Leixões: elas facultarão o transporte directo do Minho e Douro, e das linhas do centro e sul do país para Leixões das mercadorias que não tenham necessidade de passar pelo Pôrto, encurtando e embaratecendo os transportes, e darão, quando em breve Leixões estiver adaptado a pôrto comercial, o trôço fundamental e directo da ligação do sistema ferro-viário do *hinterland* daquele com os cais.

A restante especificação da base 2.ª merece aprovação,

e não carece de referência especial por ser do conhecimento de todos a falta de material circulante, o anacronismo da iluminação e a diferença que está a fazer o não acabamento ou a remodelação das obras nela mencionadas.

Lembrou o Sr. Ministro do Fomento, ao apresentar a proposta, a conveniência de logo a seguir se terminar o caminho de ferro de Amarante a Mondim de Basto e o de Borba a Elvas.

O primeiro é de facto urgente, não só porque o pequeno ramal da Livração a Amarante não tem vida desafogada como está, com os seus mesquinhos 13 quilómetros que não podem dar uma exploração económica, mas também porque o desenvolvimento agrícola do Vale do Tâmega, que passará pela construção da linha até Mondim a ser um dos mais férteis e de mais variada produção, reclama indispensavelmente a conclusão daquele caminho de ferro.—O segundo é o fecho necessário duma das grandes malhas ferro-viárias, através duma região rica.

Estamos de pleno acôrdo com o Sr. Ministro do Fomento, e assim secundamos a junção proposta por S. Ex.ª dum artigo novo 3.º-A, que passará a ser o 4.º na lei definitiva, e dum parágrafo novo 1.º-A, que passará a ser o § 2.º da base 2.ª (indo o § 2.º actual para § 3.º) em que fica consignada a autorização ao Governo para levantar mais 1.160.000 escudos, logo que as disponibilidades das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado o permitam, com o fim de construir aqueles troços.

E por se tratar da conclusão dalguns caminhos de ferro e da construção doutros, a comissão de obras públicas da Câmara dos Deputados pede a atenção do Governo para o problema da viação da região litoral do sudoeste do país, de Alcácer do Sal, por S. Tiago de Cacém e Sines a Odemira, pois lhe parece necessário o estudo dum caminho de ferro, além do ramal de Sines, a servir esta região, que não podendo pelo relêvo do Cercal e de Grândola confluir ao caminho de ferro do Vale do Sado, tem já importância agrícola e mineira para justificar a construção lucrativa duma linha especial a entroncar naquela, ao norte do maior obstáculo orográfico, e quiçá a relacionar em Lagos com a linha algarvia.

A comissão de obras públicas entende, pois, que a proposta de lei do Sr. Ministro do Fomento deve ser aprovada com o artigo e parágrafo adjuntos.

Jorge Nunes.
Alvaro Poppe.
António Granjo.
João Carlos Nunes da Palma.
Joaquim José Cerqueira da Rocha.
José Botelho de Carvalho Araújo.
Ezequiel de Campos, relator.

Senhores Deputados.—À vossa comissão de finanças foi presente a proposta de lei n.º 57—E que autoriza o Governo a levantar um empréstimo destinado à construção de certas obras e à aquisição de material para os caminhos de ferro do Estado; os encargos deste empréstimo serão satisfeitos pelas receitas do fundo especial d'esses caminhos de ferro, podendo o Tesouro fazer os necessários suprimentos no caso de não serem suficientes as disponibilidades anuais d'esse fundo.

Acompanha esta proposta de lei o parecer da vossa comissão de obras públicas que conclui por lhe dar a sua aprovação; tanto o bem elaborado relatório que precede a proposta de lei, como o esclarecido parecer da comissão de obras públicas justificam plenamente a utilidade, necessidade e urgência da série de medidas a que visa a citada proposta de lei.

Também a vossa comissão de finanças dá o seu voto à proposta de lei n.º 57—E incluindo nela o artigo e parágrafos adjuntos que o Sr. Ministro do Fomento apresentou à comissão de obras públicas e que esta adoptou e vos propõe. Apenas à base 2.ª vos propomos uma emenda com a qual concorda tanto o Sr. Ministro do Fomento como a comissão de obras públicas e de que adiante nos occupamos.

Atendendo à grande importância do assunto de que esta proposta se occupa não podemos deixar de consignar neste parecer alguns esclarecimentos que vos podem interessar.

Um dos esclarecimentos que entendemos dever-vos dar é o que se refere aos encargos do empréstimo para a linha do Vale do Sado e prolongamento da linha do Barreiro a Cacilhas, encargos que se limitam, por ora, aos juros dos capitais que o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado vai empregando no pagamento de empreitadas, mas que atingirá a anuidade de 143.000 escudos no ano económico de 1914—1915.

Quando estas linhas estiverem concluídas, as disponibilidades do fundo especial aumentarão, porém, o suficiente para cobrir aquela anuidade: com efeito, sendo de 145 quilómetros a extensão daquelas linhas e não devendo o seu rendimento quilométrico ser inferior a 2.000 escudos, haverá um aumento de 290.000 escudos nas receitas gerais; deduzindo então destas as despesas de exploração computadas em 1.000 escudos por quilómetro resultará um saldo de 145.000 escudos anuais que cobrirá, como dissemos, a anuidade de 143.000 escudos do empréstimo do Vale do Sado.

Independentemente d'este aumento das disponibilidades do fundo especial devido à exploração das linhas citadas, actualmente em construção, mostra a história do fundo especial que elle experimenta um acréscimo médio anual de 50.000 escudos, com tendências crescentes, bem explicáveis aliás pelo manifesto desenvolvimento económico do país.

São, pois, justificadas as previsões que no parecer que antecede a proposta de lei n.º 57—E se fazem acerca das disponibilidades do fundo especial destinadas a satisfazer aos encargos do novo empréstimo.

Entretanto, insere-se na base 1.ª uma disposição, semelhante à que já está inserida no § 1.º da base 4.ª anexa à lei de 27 de Outubro de 1909, que reputamos de grande utilidade: referimo-nos à disposição que permite, a título de suprimentos, retirar das prestações mensais a entregar ao Tesouro (nos termos do § 2.º do artigo 1.º do decreto de 31 de Janeiro de 1900) as quantias necessárias para satisfazer as anuidades do empréstimo a contrair.

Tem grande importância esta disposição porque ella coloca todos os títulos que forem emitidos, quer duma só vez, quer por séries, no mesmo pé de igualdade, por isso que todos tem a mesma garantia e no mesmo grau.

Sem esta disposição, absolutamente tranquilizadora para os tomadores dos novos títulos, podia succeder, no caso da emissão em séries, que houvesse grande dificuldade na

colocação dos títulos dalguma série para os quais, por quaisquer razões imprevistas e acidentais, não chegassem já as disponibilidades do fundo especial para garantir os respectivos juros e amortização. Arredado assim este possível inconveniente, parece-nos interessante estudar o que mais convirá aos interesses gerais do Estado: se fazer a emissão duma só vez ou se fazê-la por séries.

Qualquer das soluções é defensável, dependendo a solução a adoptar muito principalmente das circunstâncias do meio financeiro e da natureza e tempo necessário para a execução das obras a que o empréstimo se destina.

Em igualdade de circunstâncias financeiras, tratando-se de obras de larga duração, é aconselhável que o empréstimo se não faça duma só vez, porque os juros intercalares, insufficientemente compensados pelos juros abonados aos capitais em depósito, sobrecarregam consideravelmente as despesas do primeiro estabelecimento; parece, pois, nesta hipótese que convirá emitir o empréstimo por séries. Corre-se, porém, o risco de, perturbado ou retraído o meio financeiro, não ser conveniente nesse instante emitir uma determinada série, o que poderá arrastar a paralisação de obras encetadas com o perigo de graves deteriorações, ou conduzir a dificuldades no pagamento de materiais encomendados no país ou no estrangeiro. No caso particular de que nos occupamos, em que as obras projectadas se podem effectuar em curto prazo, parece preferível emitir o empréstimo duma só vez, por várias razões, das quais vos exporemos algumas.

Em primeiro lugar é mais económica uma só emissão, porque as despesas relativamente importantes que acompanham todas as emissões de títulos se farão por uma só vez. Em segundo lugar não é em geral conveniente recorrer ao crédito com frequência e insistência. Em terceiro lugar, na hipótese da operação ser feita por intermédio de banqueiro, é mais fácil obter d'este melhores condições tratando-se dum só empréstimo global do que tratando-se da emissão duma das séries; succederá isto por vários motivos onde avulta a provável concorrência na colocação de títulos que outros banqueiros viriam a fazer, tomando a seu cargo alguma ou algumas das restantes séries a emitir.

Repetimos, porém, tudo depende das circunstâncias financeiras conjugadas com as condições das obras a realizar, ficando, porém, muito facilitada ao Governo a escolha da solução a adoptar se aprovardes na base 1.ª a disposição que autoriza os suprimentos quando sejam insufficientes as disponibilidades do fundo especial.

*
* *

A emenda que vos propomos de acôrdo com o Sr. Ministro do Fomento e comissão de obras públicas é na base 2.ª reduzir a 65.000 escudos a verba destinada a iluminação de carruagens, destinando os 35.000 escudos restantes a «Reforços da via da linha do Vale do Sado».

É certo que as propostas apresentadas ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado para a transformação do actual sistema de iluminação das carruagens orçam essa despesa em 100.000 escudos; mas não é menos certo que não há urgente necessidade em fazer essa transformação rapidamente em todas ellas, tanto mais que os progressos acerca de iluminação nos últimos tempos são de molde a alimentar justas esperanças na economia dos processos.

*
* *

Relativamente ao artigo adjunto, que a comissão de obras públicas adoptou e nos propõe no seu parecer, damos-lhe igualmente o nosso apoio, convencidos absolutamente que, à medida que vão entrando em exploração as

novas linhas e haja relativa abundância de material circulante, muito crescerão as disponibilidades do fundo especial, permitindo pôr em obra os troços de Amarante a Cabeceiras de Basto e de Borba a Elvas, tanto mais que em todas as previsões feitas acêrca de disponibilidades, por motivos de segurança, não foram levados em linha de conta os seguintes elementos, aliás importantes.

Em primeiro lugar, segundo os dados que constam das estatísticas publicadas e pela comparação com outras linhas, pode calcular-se que o rendimento líquido inicial das linhas projectadas será de:

Linha de Valença a Monção, 16 quilómetros a 400 escudos.....	6.400
Linha de Vidago a Chaves, 19 quilómetros a 800 escudos.....	15.200
Linha de Carviçais a Miranda, 77 quilómetros a 500 escudos.....	38.500
Linha de Contumil a Ermezinde e Leixões, 22 quilómetros, a 1.200 escudos.....	26.400
<i>Soma e segue.....</i>	<u>86.500</u>

Sala das sessões da comissão de finanças, em 18 de Fevereiro de 1913.

<i>Transporte.....</i>	86.500
Linha de Amarante a Celorico de Basto, 22 quilómetros a 500 escudos.....	11.000
Linha de Borba a Elvas, 30 quilómetros a 500 escudos.....	15.000
<i>Soma.....</i>	<u>112.500</u>

Em segundo lugar as estatísticas de 1898 a 1908 mostram que o rendimento anual do Minho e Douro tem aumentado de 4,7 por cento de ano para ano, devendo, por isso, daqui a cinco anos, o rendimento acima calculado elevar-se a 138.937 escudos.

* * *

Por todos os motivos expostos concluímos que deveis dar a vossa aprovação à proposta 57-E com o artigo, parágrafo adjunto e emenda que vos propusemos.

Tomé de Barros Queiroz.

José Barbosa.

Francisco de Sales Ramos da Costa.

Alfredo Rodrigues Gaspar.

António Joaquim Granjo.

Vitorino Máximo de Carvalho Guimarães.

Inocência Camacho Rodrigues (relator).

Proposta de lei n.º 57-E

Senhores.—O Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado foi organizado pela carta de lei de 14 de Julho de 1899 e, nessa data, a extensão das duas rédes era de 827 quilómetros e o rendimento do tráfego, líquido de impostos de 1.900.361,734 escudos; no ano económico de 1911-1912 aqueles algarismos tinham-se elevado respectivamente, a 1.116 quilómetros e a 3.571.394,363 escudos; durante estes doze anos as receitas do fundo especial cresceram de 140.158,827 a 641.131,816 escudos; isto é, quadruplicaram.

Para conseguir êste resultado o mencionado conselho de administração precisou de contrair empréstimos na importância de 8.700.000 escudos, que applicou do modo seguinte:

	Escudos
Construção de estradas de acesso às estações.	266.032,411
Construção das duas pontes sobre o rio Douro	333.449,685
Aquisição de máquinas, ferramentas, mobília, etc.	315.112,453
Aquisição de material circulante e fluvial	2.240.772,126
Execução de obras complementares.	1.599.573,168
Construção de novas linhas.	6.253.835,023
<i>Soma</i>	<u>11.008.774,866</u>

A diferença entre esta soma e a importância total dos empréstimos foi paga pelas receitas do fundo especial pelas quais se pagaram também as quantias seguintes:

	Escudos
Anuidades de empréstimos e juros.	2.561.200,270
Garantias de juros a companhias.	589.488,584
Afluxo de tráfego à Companhia de Guimarães	16.379,371
<i>Soma</i>	<u>3.167.068,225</u>

O mesmo Conselho de Administração tem entregado ao Tesouro pontualmente, a verba anual de 750.000 escudos a que se refere a base 3.ª da já mencionada carta de lei e o Governo nunca subsidiou o seu fundo especial com qualquer quantia extraordinária, como era autorizado pelo n.º 11.º da mesma base 3.ª

Actualmente as receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado estão consignadas na sua maior parte ao pagamento de anuidades e juros dos empréstimos contraídos e garantias de juros a Companhias, não podendo o conselho de administração mandar proceder à conclusão das linhas já começadas e ainda não exploradas, em que se dispenderam importantíssimas quantias que estão improdutivas, nem adquirir o material circulante, fluvial e fixo de que carece, e executar obras complementares urgentíssimas sem que seja promulgada uma lei que o habilite a contrair um novo empréstimo destinado a êsse fim.

As linhas a concluir e principais obras a executar são as seguintes:

	Escudos
Conclusão do trôço de Valença a Monção	120.000
Construção dos lanços de Vidago a Chaves	300.000
Construção dos lanços de Carviçais a Miranda	720.000
Construção da linha de Contumil e de Ermezinde a Leixões	720.000
Conclusão da estação do Porto	80.000
Conclusão da estação de Vila Rial de Santo António	50.000
Orçamento suplementar das pontes de Coima e rio Judeu no trôço do Barreiro a Cacilhas.	60.000
Aquisição de material circulante	1.000.000
<i>Soma e segue....</i>	<u>3.050.000</u>

	Escudos
<i>Transporte</i>	3.050.000
Renovação de via.	250.000
Iluminação de carruagens	100.000
Iluminação eléctrica das estações do Porto	100.000
Execução de obras nas estações do Barreiro e Setúbal	300.000
Execução de obras complementares das duas rédes.	300.000
Construção de estradas de acesso às estações	200.000
Soma	4.300.000

Senhores.—A carta de lei de 27 de Outubro de 1909 autorizou o Governo a mandar proceder à imediata construção da linha do Sado e à conclusão do prolongamento da linha do sul do Barreiro a Cacilhas na parte destinada aos serviços de grande velocidade, em conformidade com as bases anexas à mesma lei: o custo atribuído às obras era o dos respectivos orçamentos, acrescidos dos juros durante o período de construção e fixado no máximo de 2.400.000 escudos, como base da amortização a fazer. Em 30 de Outubro de 1910 realizou-se o concurso público para a empreitada geral de construção destes caminhos de ferro, nos termos da base 4.^a da citada lei, mas não se apresentou licitante algum; nestas circunstâncias, entendeu o Governo que era preferível executá-las por empreitadas parciais, como também era previsto na base 5.^a e, em 3 de Agosto de 1912, celebrou o contrato de empréstimo de 2.400.000 escudos para a construção das referidas linhas, à qual se está procedendo com toda a urgência.

É certo que a carta de lei de 1 de Julho de 1903 autorizou o Governo a mandar construir também as linhas de Ponte de Sor, do Guadiana, do Baixo Alentejo e da Régoa a Vila Franca das Naves; mas, na actual situação das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, parece conveniente adiar a construção destas linhas para uma época mais desafogada, a qual não virá muito distante, porque o afluxo do tráfego do primeiro grupo de linhas aumentará consideravelmente as receitas do referido fundo especial.

Estas receitas que foram de 641.131,816 escudos em 1911-1912 estão actualmente consignadas aos encargos seguintes:

	Escudos
Anuidades dos empréstimos de 1903, 1904 e 1909 à Junta do Crédito Público	406.205,168
Anuidades dos empréstimos de 1910 e 1911 à Caixa Geral de Depósitos . .	112.988,152
Garantias de juros acompanhias . . .	105.000,000
Afluxo de tráfego à companhia de Guimarães	4.500,000
Soma	628.693,320

Considerando, porém, que o crescimento médio anual daquelas receitas tem sido de cerca de 50.000 escudos, que o rendimento líquido anual da linha do Sado e o prolongamento da linha do Sul do Barreiro a Cacilhas deve ser mais do que suficiente para o prolongamento da anuidade de 143.000 escudos do respectivo empréstimo, conclui-se facilmente que as referidas receitas terão as disponibilidades necessárias para tomar a seu cargo o serviço do empréstimo de que se trata. Com efeito, calculando em 5,75 por cento o juro máximo dos títulos a emitir, e sendo o período de amortização de sessenta anos, a anuidade para aquela taxa de juro seria de 255.800 escudos a pagar em duas prestações semestrais; supondo mais que a cobrança deste empréstimo se realizava em quatro prestações anuais, sendo as três primeiras de

1.000.000 escudos e a quarta de 1.300.000 escudos, a começar em 1 de Julho de 1913, os seus encargos seriam, por anos económicos:

	Escudos	Escudos	Escudos
1913-1914	1.000.000	5,75 %	57.500
1914-1915	2.000.000	5,75 %	115.000
1915-1916	3.000.000	5,75 %	172.500
1916-1917	4.300.000	5,75 %	247.250
1917-1918	anuidade	-	255.800

e a sua comparação com a situação das disponibilidades das receitas do fundo especial, notando que à disponibilidade para o ano de 1913-1914 se adicionou a quantia de 74.876,992 escudos, proveniente dos saldos dos dois anos anteriores, mostra que estas disponibilidades são superiores àqueles encargos, como consta do mapa seguinte:

Anos económicos	Encargos Escudos	Disponibilidades Escudos
1913-1914	57.500	187.315,488
1914-1915	115.000	162.438,496
1915-1916	172.500	212.438,496
1916-1917	247.250	262.438,496
1917-1918	255.800	312.438,496

Observações.—Supõe-se que a receita do fundo especial cresce de 50.000 escudos por ano.

Se as condições dos mercados financeiros mostrarem que há conveniência em se cobrar este empréstimo por uma só vez, no ano económico de 1913-1914, haveria a pagar a quantia de 5×255.800 escudos = 1.279.000 escudos no prazo dos cinco anos indicados no mapa precedente; mas como as disponibilidades do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado seriam de 1.137.069,472 escudos, no fim do mesmo período de tempo, resultaria um *deficit* de 141.930,528 escudos; como porém a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado colocaria a totalidade do empréstimo na Caixa Geral de Depósitos, para o levantar por pequenas parcelas num prazo não inferior a cinco anos, os juros vencidos por esse capital seriam mais do que suficientes para cobrir aquele *deficit*.

Estas previsões são feitas com todas as precauções, pois que não se leva em conta o rendimento líquido dos troços de linhas que se trata de construir e que irão entrando em exploração, durante o período de cobrança do empréstimo; este rendimento não poderá ser inferior a:

Linha de Valença a Monção, 16 quilómetros a 400 escudos	6.400
Linha de Vidago a Chaves, 19 quilómetros a 800 escudos	15.200
Linha de Carviçais a Miranda, 77 quilómetros a 500 escudos	38.500
Linha de Contumil e Ermezinde a Leixões, 22 quilómetros a 1.200 escudos.	26.400
Soma	86.500

Como, porém, o rendimento das linhas do sul e sueste está sujeito às alternativas da produção cerealífera, convém prever a hipótese de que haja alguns anos em que as disponibilidades do fundo especial não sejam suficientes para o serviço do empréstimo e garantir o seu complemento pela receita de 750.000 escudos a entregar ao Tesouro, nos termos do n.º 2.º da base 3.^a da carta de lei de 14 de Julho de 1899.

Senhores.—Em vista do que deixei exposto e atendendo à grande conveniência que haveria em construir e concluir as linhas acima mencionadas, executar obras complementares urgentíssimas e dotar com o preciso ma-

terial circulante, fluvial e fixo as linhas em exploração, venho submeter à vossa esclarecida apreciação a seguir:

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º É autorizado o Governo a levantar, mediante a emissão dos necessários títulos da dívida pública, até 4.300.000 escudos e a applicá-los sucessivamente à construção de linhas férreas na zona do norte, obras complementares, aquisição de material circulante, fluvial e fixo e construção de estradas de acesso às estações dos caminhos de ferro do Estado, nos termos das bases anexas à presente carta de lei, que dela ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º Os encargos dèste empréstimo serão satisfeitos pelas receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado.

§ único. Quando as disponibilidades dessas receitas forem insufficientes, será deduzida, como suprimento, a quantia necessária para complemento do pagamento dalguma ou algumas anuidades, da receita líquida a entregar ao Tesouro, a que se refere a base 3.ª da carta de lei de 14 de Julho de 1899.

Art. 2.º-A. Logo que as disponibilidades das receitas do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, livres dos encargos a que se refere o artigo 2.º, o permitam, é o Governo autorizado a levantar mais a quantia de 1.160.000 escudos, a amortizar em sessenta anos com a anuidade de 68.999,800 escudos, paga semestralmente, nos termos das bases anexas a esta carta de lei, para ser applicada à construção de troços de caminho de ferro de Amarante a Mondim de Basto e de Borba a Elvas.

Art. 3.º O Governo dará conta anualmente às Câmaras do uso que fizer desta autorização.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Base 1.ª

Os recursos precisos para a construção e conclusão de novas linhas, obras complementares, aquisição de material circulante, fluvial e fixo e construção de estradas de acesso às estações dos caminhos de ferro do Estado, até o limite do dispêndio de 4.300.000 escudos, serão obtidos pela criação dos necessários títulos de dívida pública, com garantia do fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, isentos de impostos, do valor nominal e tipo de juro mais acomodados às condições dos mercados financeiros, de modo que os encargos efectivos, incluindo a amortização não excedam a anuidade de 255.800 escudos.

A amortização efectuar-se há semestralmente por sorteio ou compra no mercado no prazo máximo de sessenta anos.

A respectiva anuidade será paga pela Junta do Crédito Público para o que lhe serão entregues mensalmente pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado as quantias necessárias, saídas das disponibilidades das receitas do fundo especial dos mesmos caminhos de ferro.

A emissão poderá ser feita em quatro séries anuais, não inferiores a 1.000.000 escudos, ou por uma só vez, conforme se julgar mais conveniente, podendo o Governo vender ou mobilizar os títulos nas melhores condições quando o julgar oportuno, ou efectuar os necessários

Ministério do Fomento, em 6 de Janeiro de 1913.

suprimentos para serem liquidados com o produto da emissão.

Quando as disponibilidades das receitas do fundo especial forem acidentalmente insufficientes para a entrega, a Junta do Crédito Público, dalguma ou algumas das prestações das anuidades, será a quantia necessária deduzida da prestação mensal da receita líquida a entregar ao Tesouro pela referida Administração, nos termos do n.º 2.º da base 3.ª da carta de lei de 14 de Julho de 1899, abrindo-se uma conta de subsídios extraordinários ao fundo especial dos caminhos de ferro do Estado, em que serão lançadas essas quantias, para serem pagas ulteriormente pelo mesmo fundo especial, não se devendo porêr contrair novo empréstimo enquanto não estiver satisfeito o débito ao Tesouro.

Base 2.ª

Os recursos obtidos nos termos da base 1.ª serão gradualmente applicados com os limites seguintes:

	Escudos
Conclusão do troço de Valença a Monção até a quantia de	120.000
Construção dos lanços de Vidago a Chaves até a quantia de	300.000
Construção dos lanços de Carviçais a Miranda até a quantia de	720.000
Construção da linha de Contumil e de Ermezinde a Leixões até a quantia de	720.000
Conclusão da estação do Pôrto até a quantia de	80.000
Conclusão da estação de Vila Rial de Santo António até a quantia de	50.000
Orçamento suplementar das pontes de Coima e rio Judeu no troço do Barreiro a Cacicilhas até a quantia de	60.000
Aquisição de material circulante, até a quantia de	1.000.000
Renovação de via, até a quantia de . . .	250.000
Iluminação de carruagens, até a quantia de	100.000
Iluminação eléctrica das estações do Pôrto, até a quantia de	100.000
Execução de obras nas estações do Barreiro e Setúbal, até a quantia de . . .	300.000
Execução de obras complementares das duas rêdes, até a quantia de	300.000
Construção de estradas de acesso às estações, até a quantia de	200.000
Soma	4.300.000

§ 1.º A quantia de 1.160.000 escudos a que se refere o artigo 2.º-A será applicada, com os limites seguintes, à construção do troço de Amarante a Mondim de Basto, até a quantia de 560.000 escudos; e à construção do troço de Borba a Elvas, até a quantia de 600.000 escudos.

§ 2.º O saldo que porventura resultar de cada uma destas verbas não pode ter diverso destino sem autorização parlamentar.

§ 3.º Incumbirá ao Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado fixar a ordem de preferência a dar à execução das obras acima mencionadas e às aquisições de material circulante, fluvial e fixo.

O Ministro do Fomento, *António Maria da Silva*.