

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 55

Senhores Deputados:— A vossa comissão de obras públicas, tendo examinado atentamente o projecto de lei n.º 47-B, apresentado à Câmara dos Deputados na sua sessão de 2 do corrente, pelo ilustre Deputado António Maria da Silva, que tantas e tam belas provas tem dado do carinho e do interêsse que lhe merecem as questões de fomento nacional, e que com muita intelligência e bom senso destes assuntos sempre tem tratado, é de parecer que o projecto merece a vossa aprovação e que urgentemente deve ser convertido em lei, não só pelo beneficio económico que representa, mas ainda para que se não desvalorizem os trabalhos executados na vi-

gência dos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907, na linha de Estremoz por Portalegre a Castelo de Vide, e que foram computados em 86.300\$.

A inclusão do § único do artigo 5.º no presente projecto de lei era indispensável, visto que o artigo 3.º e o § 1.º da base 2.ª anexa, da lei de 3 de Abril de 1913, designavam taxativamente a estação da linha Estremoz-Vila Viçosa donde partiria a linha que ligasse esta com a de Leste.

Encarando ainda este projecto sob o seu aspecto financeiro, apresentaêles menores encargos do que a solução anterior, mas sobre esta parte a comissão respectiva dará o seu parecer.

Sala das sessões da comissão, em 9 de Março de 1916

João Carlos Nunes da Palma.

Ezequiel de Campos.

Francisco de Sales Ramos da Costa.

José Botelho de Carvalho Araújo.

António Ribeiro de Paiva Morão.

Jorge Nunes.

Alvaro Poppe, relator.

Senhores Deputados. — À vossa comissão de finanças foi apresentado o projecto de lei n.º 47-B, que diz respeito a emissão de títulos para a construção da linha férrea de Estremoz por Portalegre a Castelo de Vide e o seu prolongamento desde esta vila até a linha da Beira Baixa.

Este projecto estabelece no seu artigo 1.º a autorização para o Governo poder emitir

títulos de dívida pública até 2:244.710\$ (ouro ou equivalente) applicando a respectiva verba à construção da linha férrea mencionada. Não parece conveniente que na lei se prescreva que a emissão se faça em ouro ou equivalente, a fim de dar mais liberdade aos meios de fazer a emissão e por isso parece-nos conveniente suprimir aquella restrição.

As circunstâncias extraordinárias e imprevistas que se deram nos primeiros estudos e trabalhos do caminho de ferro que se pretende construir passando por Portalegre, referentes aos contratos de 9 de Dezembro de 1903 e 9 de Agosto de 1907, justificam o disposto no artigo 6.º

Relativamente aos restantes artigos da lei não se nos oferece dúvida em recomendar a sua aprovação, por isso que tem por

fim principal completar algumas vias férreas, o que vai melhorar as condições económicas de regiões importantes, fomentando consideravelmente a riqueza pública.

Em vista do exposto é a vossa comissão de finanças de parecer que merece a vossa aprovação o projecto de lei n.º 47-B, suprimindo-se no artigo 1.º as palavras que estão entre parêntesis «ouro ou equivalente».

Sala das sessões da comissão de finanças, em 13 de Março de 1914.

Joaquim Portilheiro.

J. D. Alves Pimenta.

Aresta Branco.

Luís Filipe da Mata.

João Pedro de Almeida Pessanha.

Eduardo de Almeida.

Vitorino Guimarães.

Filemon Duarte de Almeida.

Francisco de Sales Ramos da Costa.

Projecto de lei n.º 47-B

Senhores. — A construção dos caminhos de ferro de Amarante a Mondim de Basto, de Borba ou Vila Viçosa a Elvas, e de Estremoz por Portalegre a Castelo de Vide e seu prolongamento até a Beira Baixa, representando um melhoramento de incontestável alcance económico, pois que da implantação e exploração dessas linhas exclusivamente depende o desenvolvimento agrícola, comercial e industrial de regiões bastante ricas, tem sido bastante protelada, mercê de várias circunstâncias, entre as quais se destaca, principalmente, a insuficiência das disponibilidades das receitas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado. Estas receitas são consignadas na sua maior parte ao pagamento de anuidades e juros dos empréstimos contraídos e garantias de juro a companhias, não podendo o Conselho de Administração mandar proceder à conclusão das linhas de Amarante e de Évora, enquanto as referidas disponibilidades, livres do ónus a que se refere o artigo 2.º da lei de 3 de Abril de 1913, não completarem os encargos do empréstimo de 1:160.000\$, necessário pa-

ra se tornar exequível tam valioso empreendimento.

A linha de Estremoz a Castelo de Vide não compreendida no grupo das que o Governo se reservou a construção, foi adjudicada a José Pedro de Matos, precedendo concurso público, por portaria de 29 de Outubro de 1913, de que derivou o contrato de 9 de Dezembro do mesmo ano, e achava-se em construção quando publicado o decreto de 27 de Junho de 1907, mas em condições que não satisfaziam plenamente os interesses regionais, justificando a sociedade as alterações introduzidas nesse diploma e que serviram de base ao contrato adicional de 9 de Agosto seguinte.

Sofrendo diferentes vicissitudes, lá se foi arrastando a construção daquela linha na vigência do contrato de 1907, e de modo tal que, nem o pequeno troço de Estremoz a Sousel (18 quilómetros) se encontra concluído, sendo mister, para abrir à exploração, despendar ainda 120.000\$ aproximadamente.

O falecimento do concessionário veio complicar mais a situação, obrigando à aber-

tura de novo concurso, que ficou deserto, sucedendo outro tanto aos de 28 de Novembro de 1913 e 24 de Janeiro de 1914, autorizados pela lei de 3 de Abril de 1913.

Importante factor da riqueza nacional, a *linha de Portalegre*, quando concluída, relacionará o alto Alentejo e a Beira Baixa com o médio e baixo Alentejo e Algarve; e, pelo seu entroncamento no ramal de Cá-

ceres, ligará a rede ferro-viária do sul com toda a Europa

Uma única solução, pois, se recomenda: a construção dessa linha pelo Estado. De resto, os encargos da construção directa são inferiores aos resultantes da concessão da linha nos termos da lei de 11 de Julho de 1913, como facilmente se verifica pelos seguintes algarismos:

1.º trço — Estremoz à linha de leste (72 quilómetros):		
Valor dos estudos e trabalho executados na vigência dos contratos de 1903 e 1907.....	86.360\$	
Estremoz a Sousel, conclusão (18 quilómetros).....	120.000\$	
Sousel à linha de leste 13.000\$ (54 quilómetros).....	702.000\$	
Arredondamento.....	1.640\$	
Soma.....	910.000\$	
Juros de 6 por cento em dezóito meses.....	81.900\$	991.900\$
2.º trço — Linha de leste a Castelo de Vide:		
36 quilómetros a 14.000\$.....	504.000\$	
Juro de 6 por cento em dezóito meses.....	45.360\$	549.360\$
3.º trço — Castelo de Vide à Beira Baixa:		
25 quilómetros a 11.000\$.....	275.000\$	
10 quilómetros a 25.000\$.....	250.000\$	
Ponte sobre o Tejo.....	80.000\$	
Soma.....	605.000\$	
Juro de 6 por cento em dezóito meses.....	54.450\$	659.450\$
2 por cento para comissão.....		44.000\$
Total do empréstimo a realizar.....	2:244.710\$	
Importância da anuidade ao juro de 5 ³ / ₄ por cento em setenta anos.....		131.660\$

A importância da garantia do juro, quando a linha esteja completa e enquanto o rendimento líquido não exceder 1.000\$ por quilómetro (despesa total), sendo 143.000\$, haverá uma economia de 11.340\$ para o Estado, fazendo este a construção por administração directa, à qual se deverá acrescentar a totalidade do excesso em vez da partilha a que se faz referência na citada lei de 11 de Julho de 1913, e o acréscimo das receitas líquidas do tráfego nas linhas do sul e sueste, proveniente do afluxo de mercadorias e passageiros da linha construída.

Haverá, finalmente, em favor da construção directa pelo Estado, a faculdade de regular, conforme convenha, os prazos de construção dos diferentes troços da linha.

Senhores: as receitas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado estão,

é certo, actualmente consignadas a encargos no valor de 628.693\$32, não incluindo nesta quantia o pagamento à Caixa Geral de Depósitos dos juros de 1:300 contos, quantia que foi levantada por conta do empréstimo de 4:300 contos, autorizado pela lei de 3 de Abril de 1913.

Considerando, porém, que o fundo especial deve actualmente ser aumentado com o produto dos impostos de selo e trânsito sobre o calculado para 1898-1899 e as reduções das garantias de juro em relação à quantia de 622.500\$ orçada para 1898-1899, nos termos do n.º 4.º da base 3.ª da lei de 14 de Julho de 1899, conclui-se facilmente que as receitas do referido fundo terão as disponibilidades necessárias para tomar completamente a seu cargo o serviço dos empréstimos de 2:240 contos, destinado à construção da *linha de Portalegre*, até entroncar na da Beira Baixa, e ainda os de

1:160 contos, calculado para a linha de Amarante a Mondim de Basto e para a linha de Évora—trôço de Borba ou Vila Viçosa a Elvas—e de 4:300 contos que foram autorizados com a garantia suplementar da renda de 750 contos paga ao Tesouro. Com efeito, a importância dos impostos em 1898-1899 de todas as linhas a que se refere aquela base, com excepção da linha de Guimarães,

é de.....	232.566\$88(2)
Impostos da linha de Guimarães.....	5 525\$22
Sozna.....	238.082\$10(2)
Importâncias dos mesmos impostos em 1912-1913	519.969\$75(9)
<i>Importância que deve reverter para o fundo especial</i>	281.887\$65(7)
A importância das garantias de juros pagas em 1912-13, foi de...	316.575\$94(5)
A diferença para....	622.500\$00
é de.....	305.924\$65(7)
<i>Total a reverter para o fundo especial.....</i>	587.811\$65(7)

Em vista do que deixei exposto, e atendendo à grande conveniência que haveria em construir sem delonga os prolongamentos das linhas de Évora e de Amarante e concluir a de Portalegre, submeto ao vosso esclarecido critério o seguinte

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É autorizado o Governo a levantar, mediante a emissão dos necessários títulos da dívida pública, até 2:244.710\$ (ouro ou equivalente) e a applicá-los successivamente à construção da linha férrea de Estremoz por Portalegre a Castelo de Vide e o seu prolongamento desde Castelo de Vide até o Entroncamento na da Beira Baixa, no ponto que os estudos designarem.

Art. 2.º Os títulos a que se refere o artigo antecedente serão 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 131.660\$.

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

A respectiva anuidade será paga pela Junta do Crédito Público, para o que lhe serão entregues mensalmente as quantias necessárias.

A emissão será feita por uma só vez ou em séries, a começar em 1 de Julho de 1914, podendo o Governo vender ou mobilizar os títulos nas melhores condições, quando o julgar oportuno.

Art. 3.º Os encargos deste empréstimo serão satisfeitos pelas receitas do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

§ único. Quando as disponibilidades dessas receitas forem acidentalmente insufficientes para a entrega, à 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 Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, nos termos do n.º 2 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 porém contrair novo empréstimo enquanto não estiver satisfeito o débito ao Tesouro.

Art. 4.º A partir de 1 de Julho de 1914 tornar-se hão effectivas as disposições do n.º 4.º da base 3.ª da lei de 14 de Julho de 1899.

Art. 5.º Os encargos do empréstimo que, pela lei de 3 de Abril de 1913, o Governo foi autorizado a levantar, a fim de ser applicado à construção de troços de caminhos de ferro de Amarante a Mondim de Basto e de Borba a Elvas, também serão pagos pelo aumento de disponibilidades obtido nos termos do artigo antecedente.

§ único. O prolongamento da linha de Évora a Elvas poderá ser executado a partir de Borba ou Vila Viçosa, conforme fôr julgado mais conveniente em vista dos estudos a que se está procedendo.

Art. 6.º O Governo pagará, a quem de direito pertencer, a quantia de 86.300\$, valor dos estudos e trabalhos executados na vigência dos contratos de 9 de Dezembro de 1903, e de 9 de Agosto de 1907.

§ único. À quantia fixada acrescerão os juros legais desde a data da promulga-

ção desta lei até aquela em que o pagamento se realize.

Art. 7.º O Governo dará conta anualmente às Câmaras do uso que fizer desta autorização.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 2 de Março de 1914.

António Maria da Silva.

