

PROPOSTA DE LEI

PARTE I

CONTINENTE E ILHAS

1. A execução dos planos elaborados por força da Lei de Reconstituição Económica contribuiu, sem dúvida, em larga medida para o progresso do País durante os últimos três lustros. Foram obras e melhoramentos que o Estado realizou e empreendimentos privados que ele, os organismos corporativos e suas caixas de previdência auxiliaram, participando no capital das empresas ou facultando-lhes crédito. Ao todo 14 milhões de contos que assim se investiram, dos quais cerca de 10 milhões no fomento económico — todos eles constituindo rendimentos de portugueses que, através do consumo e investimento ulteriores, geraram novos rendimentos. Por outro lado, intensificou-se o aproveitamento dos recursos nacionais e conseguiu-se, a par do aumento da produção agrícola e industrial, a descida do custo em vários dos seus sectores.

Mas, ao cabo de todo este esforço — único na história do País —, ainda é patente à primeira observação que o rendimento nacional, a cujo cálculo há pouco se procedeu, não atinge nível satisfatório.

Eis as cifras apuradas para 1950:

Rendimento nacional — 32:953 milhares de contos.

Rendimento individual médio (suposta uma população de 8.450:000 habitantes — 3.900\$00.

Decerto que estes números não podem considerar-se rigorosos. No entanto oferecem-nos uma ordem de grandeza que permite avaliar a distância que nos separa de outros países cujo tipo de cultura é semelhante ao nosso. Observe-se a diferença entre esse rendimento individual médio e o de vários países do Ocidente da Europa em 1949:

	Rendimento por habitante (em dólares)
Suíça	849
Inglaterra	773
Dinamarca	689
Bélgica	582
Holanda	502
França	482
Irlanda	420
Alemanha Ocidental	320
Itália	235
Portugal	134

2. Se é diminuto, como estes números revelam, o rendimento individual médio, é porque também é reduzido o rendimento médio por trabalhador. Ora, o rendimento do trabalho depende, em primeiro lugar, da qualidade e quantidade dos recursos naturais disponíveis. Sob esse aspecto, porém, a natureza foi avara connosco, pois nem nos deu um solo fértil nem um subsolo rico. Em contrapartida, o desenvolvimento demográfico tem-se acentuado num ritmo crescente, sobretudo nos últimos trinta anos:

Anos	População da metrópole	Aumento
1900	5.423:132	—
1911	5.960:056	536:924
1920	6.032:991	72:935
1930	6.825:883	792:892
1940	7.722:152	896:269
1950	8.490:455	768:303

Pode julgar-se que neste aparente desequilíbrio entre a população e os recursos materiais reside a explicação cabal do nosso reduzido rendimento médio: somos em demasia para aproveitar riqueza tão exígua. Mas a verdade é que outros países conseguiram um rendimento médio elevadíssimo, tendo embora uma forte densidade populacional e carecendo de terras naturalmente úberes e dos minérios que estão na base da indústria moderna. Conseguiram-no porque o rendimento do trabalho não depende apenas dos recursos produtivos: depende ainda, e em muito, do nível da técnica, da eficiência da mão-de-obra e do equipamento com que esses recursos são utilizados.

3. E ainda bem, porque, se nada podemos fazer quanto aos recursos naturais, que nos foram dados uma vez por todas, podemos fazer muito quanto à técnica e à eficiência da produção. Podemos, na agricultura, aplicar à terra as conquistas da ciência agronómica, irrigá-la, defendê-la, substituir braços por máquinas; podemos, na indústria, especializar as fábricas e dotá-las do necessário equipamento moderno e de mão-de-obra devidamente qualificada. Se o fizermos, conseguiremos aumentar notavelmente, nos actuais ramos da produção agrícola e industrial, o rendimento médio por trabalhador.

Consegui-lo-emos, mas à custa da dispensa de braços. Na verdade, embora as condições do solo ponham limites estreitos ao emprego das máquinas na agricultura; embora, nesta como na indústria, se torne porventura desaconselhável um alto grau de mecanização, sempre a modernização dos nossos processos técnicos, tantas vezes primitivos, há-de libertar grande número de trabalhadores.

Acresce que todos os anos se contam por dezenas de milhar os portugueses que atingem a idade do trabalho e buscam meios de vida. Postos de lado os que vão substituir os mortos, inválidos ou velhos, podemos calcular aproximadamente em 50:000 o número de maiores de 14 anos que, no decurso de cada doze meses, aparecem a requerer novos empregos.

4. A primeira solução para o problema parece ser a da emigração. Foi no estrangeiro, aliás, que até 1930 procuraram trabalho muitos dos que o não encontravam remunerador no País. A partir de então, todavia, a crise económica mundial, as dificuldades opostas à circulação internacional de pessoas e a guerra que sobreveio, a par de maiores possibilidades de emprego no País, reduziram a pouco o número dos nossos emigrantes, ainda de 40:000 em 1929 e de menos de um milhar em 1943. Nos últimos anos, porém, intensificou-se de novo a corrente emigratória:

	Número de emigrantes
1946	8:275
1947	12:838
1948	12:343
1949	17:296
1950	21:892
1951	33:664

O simples exame destes números mostra que a emigração, embora porventura acrescida, não poderia absorver aqueles excedentes. Ainda que

o pudesse, seria sempre um remédio caro, pois privaria o País dos seus melhores elementos de trabalho. Impõe-se, assim, tentar outros meios: o alargamento da área do regadio, sobretudo no Sul, abre interessantes possibilidades à colonização interna, mediante a criação de explorações agrícolas de tipo familiar, que promovam a cultura intensiva de terrenos até aqui incultos ou cultivados extensivamente; o aproveitamento dos enormes recursos de Angola e Moçambique, tanto na produção agrícola como na industrial, está também na base de uma larga colonização ultramarina, que permitirá fixar vastos contingentes de portugueses.

Todavia, a colonização interna e a ultramarina, embora intensificada aquela desde já e o mais breve iniciada esta, só lentamente absorverão — se absorverem de todo — o excesso de braços da metrópole. Na melhor das hipóteses, portanto, só a longo prazo a colonização solucionaria cabalmente o problema. Por isso têm de se encontrar, ao lado da acção colonizadora, outras soluções, e entre elas, como é óbvio, a criação de novas indústrias.

5. Não que Portugal careça de indústria de certa importância. Com efeito, em 1940 as nossas actividades fabris — indústrias extractiva e transformadora — já ocupavam à roda de 600:000 trabalhadores, ou seja cerca de 20 por cento da população activa. Na grande maioria dos casos, porém, essas actividades destinavam-se, e destinam-se ainda hoje, à transformação de matérias-primas agrícolas e ao fabrico de bens de consumo. Diz a experiência que essa é a 1.^a fase da industrialização, a que se segue, progressivamente, a criação de indústrias metalomecânicas e químicas. Ora, tanto pela lição dos factos, como pela necessidade de assegurar meios de trabalho à população, é em igual sentido que temos de caminhar.

6. De qualquer modo parece fora de dúvida que a melhoria do nosso nível de vida está dependente não só da modernização da técnica e do equipamento na agricultura e nas indústrias actuais, como da absorção de braços, em condições suficientemente remuneradoras, através da colonização interna, da colonização ultramarina e da instalação de novas indústrias.

Não tem sido outra, aliás, a política executada pelo Governo ao abrigo da Lei de Reconstituição Económica.

Assim, em matéria de agricultura, procedeu-se ao povoamento florestal, arborizando baldios ao norte do Tejo e revestindo as dunas; executaram-se obras de hidráulica agrícola, com vista ao regadio ou à drenagem e enxugo de terrenos; concedeu-se crédito barato aos lavradores, para a defesa, valorização ou desbravamento de terras e para construções rurais;

colonizaram-se alguns baldios e iniciou-se a instalação de casais em outros terrenos cedidos pelo Estado.

Assim, também no domínio industrial as riquezas mineiras do País constituíram objecto, pela primeira vez, de pesquisa e reconhecimento sistemáticos; renovou-se e reforçou-se a frota de pesca; definiram-se as bases e promoveu-se o estudo da reorganização das indústrias existentes; foi traçado um programa de industrialização e fomentou-se o estabelecimento de novas indústrias.

Quanto a estas, estava naturalmente indicado que se desse prioridade à montagem das indústrias-base, isto é, das indústrias produtoras de energia, matérias-primas ou matérias ligeiramente trabalhadas. Mal se compreenderia, com efeito, um programa de industrialização que fizesse tábua rasa dos recursos nacionais e deixasse as fábricas e a lavoura inteiramente à mercê dos fornecimentos do estrangeiro, sempre incertos — sobretudo no mundo de hoje — em qualidade, quantidade e preço.

Nessa orientação, o Governo promoveu e auxiliou os grandes aproveitamentos hidroeléctricos, dos quais já estão concluídos o do Castelo do Bode, no Zêzere, o da Venda Nova, no Rabagão, e o de Belver, no Tejo, que elevaram a mais do dobro a nossa produção de energia hídrica, e estão em curso os do Cabril e de Salamonde, respectivamente no primeiro e no último daqueles rios; e impulsionou a instalação das indústrias de adubos, folha-de-flandres e celulose, tendo-se já ultimado a 1.^a fase da do sulfato de amónio e estando em via de conclusão a da cianamida cálcica.

A par disso, as vias de comunicação e os meios de transporte foram consideravelmente melhorados e desenvolvidos: lançaram-se e repararam-se estradas e pontes, construíram-se e apetrecharam-se portos, reequiparam-se os caminhos de ferro e renovou-se a marinha mercante.

Finalmente, quanto às províncias ultramarinas, a metrópole concedeu ou facilitou largos créditos para obras de fomento aos Governos de Angola, Moçambique, Cabo Verde, Guiné e Timor; participou nas despesas da farolagem e do reconhecimento mineiro de Angola; financiou directamente alguns empreendimentos particulares.

7. Como se vê, o Governo não tem de modificar a sua política; tem apenas de prosseguir nela, embora acelerando o ritmo dos investimentos públicos e provocando ou facilitando maiores investimentos privados, visto tornar-se indispensável elevar o nível de vida e ser cada vez mais intensa a pressão demográfica.

Pensa-se que os principais objectivos a tomar em conta nos anos próximos são, resumidamente, os seguintes:

- a) Quanto à economia metropolitana: fomento da agricultura, aumento da produção de energia hidráulica; conclusão das indústrias-base actualmente em curso; instalação da siderurgia; desenvolvimento das vias de comunicação e meios de transporte;
- b) Quanto às economias ultramarinas: aproveitamento de recursos, sobretudo através da produção de energia eléctrica, das obras de rega e de fomento agro-pecuário e mineiro; povoamento; expansão das comunicações e transportes, designadamente dos caminhos de ferro, estradas, pontes, portos e aeroportos.

Simplemente, para que tudo se articule, para que as transformações operadas em um dos sectores se harmonizem com as verificadas nos demais ou tenham a devida sequência nestes, é preciso elaborar um plano de conjunto que corresponda às necessidades do progresso económico do País dentro das suas possibilidades de financiamento.

Julga-se que em seis anos será realizável uma obra de influência decisiva nas condições da vida nacional. E como qualquer previsão para além desse prazo, já de si longo, se tornaria precária, é para os próximos seis anos que se elabora um plano de fomento.

Não se trata, evidentemente, de um plano geral que abranja todos os investimentos e jogue com todos os consumos, tanto públicos como privados. Trata-se, como detalhadamente se verá em seguida, de um plano parcial, restrito aos grandes investimentos a efectuar pelo Estado na agricultura, no reconhecimento mineiro, nas vias de comunicação e nos meios de transporte, e aos investimentos a fazer pelos particulares, com o auxílio directo ou indirecto do Estado, não só na agricultura e meios de transporte como em novas indústrias e no desenvolvimento de indústrias existentes.

Daí, o duplo carácter deste plano: é um plano imperativo, no tocante aos investimentos exclusivamente públicos; e é um simples plano programático, no que respeita aos investimentos da iniciativa privada.

8. Em obediência ao exposto o plano abrangerá:

- a) O desenvolvimento da agricultura;
- b) A produção, transporte e distribuição de energia;
- c) As indústrias-base;
- d) Os transportes e meios de comunicação;
- e) As escolas técnicas;
- f) Os empreendimentos da mesma natureza no ultramar.

Agricultura

1. O progresso económico do País depende de um conjunto de iniciativas, nas quais se integram, assumindo particular importância, as que promovem o desenvolvimento da agricultura. Na verdade, a agricultura portuguesa não consegue enfrentar as exigências crescentes do consumo interno e as da exportação, em qualidade, quantidade e preço, no que respeita a muitos dos produtos essenciais.

Esta deficiência provém das baixas produções unitárias obtidas para a maior parte dos produtos, como consequência do insuficiente rendimento do trabalho, que utiliza, em geral, processos técnicos pouco aperfeiçoados, além de defeitos da estrutura agrária, que numas regiões se caracteriza por fragmentação e dispersão excessivas da propriedade e noutras pela concentração, situações frequentemente agravadas pelos sistemas de exploração agrícola.

De tudo isto deriva uma limitação do rendimento agrícola nacional e do nível de receitas da população rural, a qual se apresenta, assim, com baixo poder de compra e, portanto, em condições de não garantir um mais intenso progresso das outras actividades económicas.

Porque assim é, torna-se imperioso aumentar e melhorar a produção, não só no que respeita ao sector alimentar, como também no que se refere ao das matérias-primas necessárias para manter, criar e desenvolver as indústrias de transformação dos produtos agrícolas, pecuários e florestais.

O presente plano propõe-se contribuir para esta acção de fomento através de um conjunto de medidas compatíveis com as possibilidades financeiras e com a capacidade de realização dos serviços.

2. Pode considerar-se praticamente concluída no território metropolitano a conquista de terrenos para cultura, estando, portanto, completada a tarefa de aproveitamento extensivo da terra. Nestas condições, o aumento de produção só poderá vir a conseguir-se pela adopção de métodos culturais que aumentem a produtividade do solo.

De todos os melhoramentos fundiários, as obras de hidráulica, e muito especialmente as de transformação da cultura de sequeiro em regadio, são as que mais se recomendam pelos seus resultados económicos e pelo seu alcance social.

A criação de novos regadios tem especial importância no Sul do País, não só por conduzir a um apreciável aumento do potencial económico,

mas sobretudo por permitir resolver — em grande parte, pelo menos — certos problemas agrários característicos destas regiões. O desemprego rural periódico, a fraca densidade demográfica, o baixo rendimento por unidade de superfície e tantos outros males de que enferma a agricultura do Sul podem ser, senão eliminados, pelo menos atenuados, por uma intensificação das obras de rega, completadas pela colonização.

É indispensável, porém, rever o regime jurídico e as condições de financiamento e de exploração destas obras, a fim de permitir a justa repartição dos seus encargos e habilitar o Estado a prosseguir na sua realização ao ritmo indispensável.

3. A crescente pressão demográfica colocou o País perante a necessidade imperiosa de cultivar os produtos indispensáveis à alimentação. Os agricultores, desconhecendo, de início, os processos de intensificação cultural, encontravam como solução mais fácil o alargamento dos terrenos de cultura, ainda que à custa da destruição da floresta natural.

Pelo complexo das suas características fisiográficas, Portugal é um país acentuadamente florestal, podendo afirmar-se que, pelo menos, metade da sua superfície tem na arborização o melhor aproveitamento. Torna-se cada vez mais necessário dar à floresta a protecção que merece, já pela sua utilidade directa como produtora de riqueza, já pela sua acção indirecta de protecção a outras culturas e de defesa e conservação do solo.

Convém, assim, acelerar a realização do plano de povoamento florestal aprovado pela Lei n.º 1:971, de 15 de Junho de 1938, e adoptar o conjunto de medidas indispensáveis à defesa do arvoredor e ao conveniente povoamento dos terrenos adequados, tanto dos corpos administrativos como de particulares.

Intimamente ligado ao problema da arborização deve considerar-se o da correcção torrencial nalgumas das nossas bacias hidrográficas, cujos cursos de água se encontram em tal estado de assoreamento que reclamam uma intervenção rápida dos serviços de hidráulica florestal, com o fim de fixar os terrenos degradados, impedir o prosseguimento da erosão e facilitar o desassoreamento.

4. O estudo atento das condições de povoamento e dos sistemas culturais no Norte e Sul do País, a que não é estranho o regime de propriedade e de exploração, leva a considerar entre as mais importantes iniciativas de fomento a colonização interna, de que depende a fixação do maior número de famílias rurais em aceitáveis condições de vida.

A crescente proletarização rural que se verifica sobretudo em certas zonas do Sul e cujas consequências são agravadas pelo desemprego periódico, as baixas produções unitárias derivadas da falta de intensificação cultural e outras circunstâncias resultantes da estrutura agrária de algumas regiões constituem problemas que podem ser resolvidos através de uma política prudente, mas activa, de colonização interna. Convém igualmente promover o enxugo de alguns terrenos sujeitos ao afluxo das marés, nomeadamente os do litoral algarvio, que constituem uma vasta área a aproveitar para a cultura agrícola.

Prevê-se, por isso, no programa de investimentos a realizar, tanto a conclusão das obras incluídas no plano aprovado pelo Decreto n.º 36:054, como a execução de novas obras em terrenos até agora improdutivos e nas áreas beneficiadas pelo fomento hidroagrícola.

5. São estas iniciativas — hidráulica agrícola, povoamento florestal e colonização interna — que, pelo seu carácter extraordinário ou por exigirem o investimento de verbas avultadas, constituem o plano de realizações para os próximos seis anos no campo da agricultura. Todavia, para se obter pleno rendimento dos grandes empreendimentos previstos é indispensável completar a intervenção do Estado com uma acção mais intensa em certos aspectos da actividade normal dos serviços. A transformação das condições deficientes da agricultura nacional, no que respeita à técnica agrícola e ao apetrechamento que lhe é indispensável, há-de ser obra, sem dúvida, dos próprios lavradores. No entanto, só o Estado pode resolver muitas das questões que a este problema estão ligadas, investigando, experimentando e demonstrando os processos culturais mais apropriados a cada região, preparando a gente do campo para a aplicação de novas técnicas, assistindo aos agricultores nas suas dificuldades e auxiliando a formação de associações cooperativas de diferentes finalidades.

Relativamente ao sector pecuário, é de reconhecer estar-se ainda longe do grau de desenvolvimento e aperfeiçoamento que seria desejável e que o exame das condições naturais revela ser possível.

Cumprê, assim, exercer a acção indispensável com vista, em particular, à defesa contra as doenças e ao acréscimo de produção de alimentos e de matérias-primas de origem animal.

Esta produção, especialmente no respeitante a leite, a alguns dos lacticínios e carne, além de cara, é insuficiente para abastecimento da população, e isto não obstante o facto de a respectiva capitação se distanciar ainda da média observada noutros países. São animadores os progressos conseguidos na criação de gado suíno e na produção de manteiga

e de lã, tudo levando, por isso, a crer que se possam alcançar noutros sectores resultados semelhantes.

Será, pois, de promover a intensificação da assistência técnica à lavoura, da defesa sanitária e do melhoramento pecuário, dotando-se os serviços respectivos com os meios materiais e a rede de estabelecimentos indispensáveis à realização dos objectivos indicados.

Para estimular a iniciativa privada na realização de melhoramentos agrícolas, confia-se na acção da Lei n.º 2:017, de 25 de Junho de 1946, cujos proveitosos resultados são de molde a justificar a intensificação do ritmo dos empréstimos.

Importa também facilitar e estimular a generalização e mais útil aproveitamento das pequenas e médias obras de regadio, especialmente adequadas ao nosso sistema de exploração agrária, reforçando-se para esse efeito os créditos a conceder ao abrigo daquela lei e as participações através do Fundo de Desemprego.

6. As iniciativas acima referidas, complementares das grandes obras, serão, todavia, realizadas através das dotações a inscrever no orçamento ordinário. No grupo das grandes realizações previstas neste plano incluem-se somente as seguintes:

1) Hidráulica agrícola:		Contos
Conclusão das obras incluídas no plano de fomento hidroagrícola de 1938:		
Campina da Idanha — 2. ^a parte (6:750 hectares)	6:000	
Vale de Campilhas (1:935 hectares) ...	20:000	
Campina de Silves, Portimão e Lagos (1:900 hectares)	55:000	
Rio Lis (2:145 hectares)	35:000	
Vale do Sorraia (18:462 hectares)	340:000	
Aproveitamentos hidráulicos da Madeira (1:750 hectares), 2. ^a fase	40:000	
	<hr/>	496:000
2) Povoamento florestal:		
Plano de povoamento florestal (arborização de 70:000 hectares de baldios e trabalhos inerentes)	400:000	
	<hr/>	
<i>A transportar</i>	400:000	<hr/> 496:000

	Contos	
<i>Transporte</i>	400:000	496:000
Plano de povoamento florestal do Funchal e Ponta Delgada (7:270 hectares)	64:000	
	<hr/>	464:000
3) Colonização interna:		
Conclusão das obras incluídas no plano aprovado pelo Decreto n.º 36:054	20:000	
Obras incluídas no plano aprovado pelo Decreto n.º 36:054 e ainda não iniciadas ...	70:000	
Obras de colonização nas áreas beneficiadas pelas obras de fomento hidroagrícola e enxugo de terrenos	240:000	
	<hr/>	330:000
<i>Total dos investimentos na agricultura</i>		<hr/> <hr/> 1.290:000

II

Minas

1. Embora perturbada pelo condicionalismo da guerra, a execução do plano de reconhecimento mineiro do País, de 1939, permitiu apurar as reservas metropolitanas de alguns minérios, que são, na verdade, consideráveis.

Sabemos hoje, quanto a reservas certas e prováveis de minérios de ferro, que em Moncorvo há 400 milhões de toneladas de hematite com teor de ferro superior a 45 por cento; que em Vila Cova as reservas devem atingir 36 milhões de toneladas de magnetite, cuja beneficiação foi estudada; que na Orada existem quase 2 milhões e em Guadramil, onde se acha em curso o plano de avaliação, já se encontram cubicados 4 milhões de toneladas, sendo 1 milhão de limonite e mais 3 milhões de siderite. Foi ainda possível definir as reservas dos jazigos de Montemor-o-Novo e Odivelas, na província do Alentejo.

Além disso, o plano permitiu ainda reconhecer existências importantes de minérios ferromanganesíferos na região do Cercal do Alentejo, que atingem tonelagem superior a 5 milhões, com a percentagem média de 10 por cento de manganés.

Quanto a carvões minerais, apurou-se a existência segura de 28 mi-

lhões de antracite — 12 milhões de toneladas em S. Pedro da Cova e 16 milhões de toneladas no Pejão (onde se atingirão valores muito superiores, visto prosseguir a execução das sondagens) —, 5 milhões de hulha lignitosa no cabo Mondego e 25 milhões de lignite em Rio Maior. Foi, também, concluído o reconhecimento geológico do Moinho da Ordem, já esgotado.

Mercê dos estudos e trabalhos de fomento mineiro é ainda possível contar com os seguintes recursos: 50:000 toneladas de barita em Cercal do Alentejo, 18:000 toneladas de minérios de zinco cubicados nos trabalhos de pesquisa, que prosseguem, de Vila Ruiva (Moura) e extensas áreas nas regiões de Leiria, Caldas da Rainha e Torres Vedras, onde as sondagens revelaram depósitos de sal-gema com mais de 100 metros de espessura.

Gradual e progressivamente vai-se corrigindo, assim, o conceito da extrema pobreza do nosso subsolo. Tudo nos impõe que prossigamos rapidamente no reconhecimento das nossas reservas: a próxima criação da siderurgia, para a qual carecemos de averiguar as disponibilidades de ferro e castinas; o fornecimento de matérias-primas a outras indústrias, já criadas ou a criar; o incremento das exportações de minério, quando a sua transformação no País seja contra-indicada. Aliás, os próprios resultados atingidos no reconhecimento do nosso subsolo constituem motivo para que nos empenhemos em conhecer melhor as suas riquezas, de modo a podermos dar-lhes a devida utilização económica.

Deve ainda intensificar-se o reconhecimento das reservas em pirites de ferro cupríferas, a fim de se garantir a exploração conveniente das nossas minas e evitar o seu esgotamento.

Porque é cada vez maior o interesse pelos estudos nucleares para fins pacíficos, cumpre prever, também, o reconhecimento das nossas reservas em minérios radiuraníferos

2. Vai, portanto, intensificar-se o reconhecimento mineiro durante os próximos seis anos, em obediência ao seguinte programa de trabalho:

- a) Minérios de ferro: conclusão dos trabalhos em curso. Ultime-se-á o reconhecimento do jazigo de Guadramil. Prosseguir-se-á até final no reconhecimento do jazigo de Alvito, nos trabalhos de pesquisas nas minas da Preguiça e serra da Abelheira, ambas no concelho de Moura, e no estudo geológico e geofísico do complexo arcaico pré-câmbrico do Alentejo, com vista à prospecção de novos depósitos de ferro.

Também se deve concluir o estudo das áreas de Rates e Alvaiázere;

- b) Minérios de manganés: estudo geológico das áreas abrangidas pelas concessões, pesquisas mineiras e possíveis prospecções geofísicas nessas e em outras áreas; início de reconhecimento nas zonas de interesse. A montagem da siderurgia impõe a realização intensa destes estudos, embora os trabalhos tenham de ser dispersos, em face das características de jazida dos nossos depósitos;
- c) Minérios ferromanganesíferos: conclusão do reconhecimento nas áreas das serras de Rosalgar, serra da Mina e serra Comprida, todas na região do Cercal do Alentejo, pesquisas em outras minas da região e provável início do reconhecimento, em profundidade, das mais prometedoras;
- d) Castinas: é de primacial importância, na resolução do problema siderúrgico, levar mais longe o estudo das castinas; deve pormenorizar-se o estudo dos principais depósitos ao norte do Douro e da possibilidade de utilização dos calcários cristalinos dos arredores de Lisboa;
- e) Pirites de ferro cupríferas: execução dos trabalhos recomendados pela prospecção electromagnética; realização, pelos concessionários, de esquemas de reconhecimento, a fim de evidenciar reservas, de harmonia com o ritmo a estabelecer para as extracções; estudo da mancha de terreno, na generalidade terciária, compreendida entre as minas de Aljustrel e Lousal, possível utilização de métodos geofísicos na sua prospecção e trabalhos de esclarecimento ou confirmação;
- f) Carvões: conclusão do reconhecimento dos 2.º e 3.º compartimentos do Pejão; continuação do estudo da parte final da zona antracitosa do Norte; estudo dos jazigos de lignites da zona Pombal-Soure e outras;
- g) Ouro e metais associados: conclusão dos trabalhos em curso; prosseguimento dos estudos da faixa de sulfuretos auríferos de Outeiro e Mogadouro; início do estudo pormenorizado da faixa auro-antimonífera do Douro;
- h) Minérios de cobre e chumbo: conclusão das pesquisas nos concelhos de Moura e Montemor-o-Novo; reconhecimento nas áreas em estudo de Alandroal, Barrancos e Almodôvar; conclusão de trabalhos em alguns jazigos de chumbo;
- i) Minérios de zinco: conclusão da 1.ª fase do reconhecimento

das minas da Herdade de Vila Ruiva e da Preguiça, em Moura;

- j) Minérios radiuraníferos: prospecção dos jazigos radiuraníferos e beneficiação dos seus minérios;
- l) Instalação de laboratórios e oficinas de ensaios: como complemento do plano de fomento mineiro há que prever a instalação da aparelhagem de laboratório e oficinas de preparação e fundição de minérios adquirida ao abrigo da ajuda directa Marshall.

3. No decurso destes trabalhos os Serviços Geológicos reunirão todos os elementos da sua especialidade e terão em vista acelerar o ritmo da publicação da carta geológica. Para este efeito, estreitar-se-á a colaboração entre aqueles Serviços e os centros universitários.

4. O custeio da execução deste programa, na parte que compete ao Estado, efectuar-se-á pelas dotações ordinárias do orçamento.

III

Energia eléctrica

1. A capacidade energética dos nossos rios está ainda incompletamente reconhecida; os estudos efectuados mostram, porém, não ser inferior a 8:000 milhões de kWh, dos quais só cerca de uma décima parte se encontra aproveitada. É possível, pois, aumentar consideravelmente a produção de energia hidroeléctrica e não oferece dúvida que urge fazê-lo.

Em primeiro lugar, porque no ano de 1951, apesar da contribuição do Castelo do Bode, da Venda Nova e do sistema Belver-Pracana, ficaram ainda a descoberto 22 por cento do consumo, que tiveram de ser satisfeitos com energia térmica; depois, porque a procura de electricidade, tanto para usos industriais e agrícolas como domésticos, tenderá a crescer notavelmente nos anos próximos, em virtude não só do progresso económico do País, como do desenvolvimento da rede de distribuição e da melhoria das condições de vida.

Com efeito — abstraindo embora das quantidades necessárias à tracção e rega em grande escala e, eventualmente, à electrossiderurgia —, prevê-se a seguinte evolução da procura até fins de 1958:

	Milhões de kWh
1952	1:390
1953	1:570
1954	1:690
1955	1:810
1956	1:490
1957	2:070
1958	2:210

Se se atender a que o consumo de 1951 totalizou 1:040 milhões de kWh, a procura prevista para 1958 representará, assim, um acréscimo de 112,5 por cento em relação àquele, o que, se é muito em números proporcionais, ainda deixará a nossa capitação de consumo em nível inferior ao de tantos outros países da Europa, como se vê do seguinte quadro:

	Capitação em 1949 (kWh por habitante)
Noruega	4:863
Suécia	2:197
Suíça	2:073
Inglaterra	976
Bélgica	949
França	728
Holanda	598
Itália	450
Irlanda	247
Espanha	185
Portugal (1958) ¹	245

¹ Suposta uma população de 9.000:000 de habitantes.

2. É evidente, portanto, a urgência de prosseguir nos aproveitamentos hidroeléctricos. Ora, de entre os aproveitamentos possíveis, parece dever dar-se prioridade aos que, satisfazendo às exigências crescentes da procura, produzirem energia ao mais baixo custo, regularizarem os caudais com as suas albufeiras, permitirem a utilização múltipla dos rios e compensarem os aproveitamentos a fio de água.

Foi com base neste critério de preferência e depois de longamente ponderado o assunto que se elaborou um programa de trabalhos, pelo

qual se procederia à construção imediata dos aproveitamentos do Cabril, no Zêzere, de Salamonde e da Caniçada, no Cávado — os dois primeiros já em curso —, e se ultimaria o estudo da bacia hidrográfica do Douro, de modo a iniciar-se em curto prazo a realização da 1.^a fase dos respectivos trabalhos.

Todos os empreendimentos previstos poderão ficar concluídos até 1958, deles resultando a seguinte produção de energia (milhões de kWh) a partir de 1953:

	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Salamonde	20	100	100	100	100	100
Cabril	—	—	150	190	190	190
Caniçada	—	—	50	150	150	150
Castelo do Bode	—	—	—	80	80	80
Bacia hidrográfica do Douro (1. ^a fase)	—	—	—	—	200	690
<i>Total</i>	20	100	300	520	720	1.210

Pode, assim, computar-se a produção total de energia hidráulica durante os próximos seis anos:

Anos	Milhões de kWh	Saldo (- ou + que o consumo previsto)
1953	1:150	— 420
1954	1:230	— 460
1955	1:430	— 380
1956	1:650	— 290
1957	1:850	— 220
1958	2:340	+ 130

3. A execução do programa formulado, em concorrência com o desenvolvimento da produção dos actuais aproveitamentos, permitirá, pois, extinguir em 1958 o nosso *deficit* de energia hídrica. Em anos de reduzida hidraulicidade a produção será, todavia, menor, tendo de compensar-se com energia térmica a insuficiência da energia hidráulica, visto que a criação de grandes reservas hídricas de uso interanual parece ser menos económica do que a instalação de centrais térmicas de apoio. É sempre indispensável, portanto, a existência de um apoio térmico, que as centrais

já instaladas são suficientes para prestar no actual momento, desde que se efectuem algumas obras de conservação e adaptação.

De futuro, porém, dado o acréscimo da produção de energia hídrica e a falta de folga em relação ao consumo, torna-se indispensável aumentar a potência térmica disponível para complemento e reserva da rede eléctrica nacional.

Assim se justifica a instalação de uma nova central térmica, com uma potência da ordem dos 50 mW, a localizar junto de um jazigo carbonífero, de forma a queimar os combustíveis pobres da produção nacional.

4. Mas não basta produzir energia: é necessário também assegurar o seu transporte e distribuição.

É a rede de transporte que liga não só as centrais aos grandes centros consumidores, como elas próprias entre si, com vantagem para a segurança e regularidade do serviço e garantia de uma melhor utilização das disponibilidades energéticas.

Ora, os novos aproveitamentos demandam naturalmente o seu sistema de interconexão, precisamente como as ligações de novas linhas e o incremento da circulação da energia exigirão que sejam ampliadas várias subestações. Além disso, torna-se urgente completar a rede actual, lançando a linha de Setúbal-Ferreira do Alentejo.

Por seu turno, é a grande distribuição que leva a energia às sedes de concelho e às principais indústrias, assim como é a rede da pequena distribuição que a faz chegar, depois, às freguesias e aos centros populacionais.

As baixas captações de consumo em muitos distritos e a reduzida percentagem das freguesias rurais neles electrificadas mostram quanto é ainda insuficiente o nosso sistema de distribuição de energia eléctrica:

Distritos	Consumo específico médio da energia distribuída pelas redes públicas em 1950 (kWh por habitante)	Percentagem das freguesias rurais electrificadas (fins de 1950)
Porto	236	77
Setúbal	202	43
Lisboa	201	45
Braga	99	39
Coimbra	79	55
Castelo Branco	73	32
Leiria	52	32

Distritos	Consumo específico médio da energia distribuída pelas redes públicas em 1950 (kWh por habitante)	Percentagem das freguesias rurais electrificadas (fins de 1950)
Santarém	48	24
Aveiro	45	72
Portalegre	38	38
Viseu	37	21
Vila Real	35	14
Évora	23	8
Guarda	20	18
Faro	18	49
Viana do Castelo	12	17
Beja	7	13
Bragança	3	0,4

5. É indispensável, portanto, a electrificação de algumas zonas do País e em especial das províncias do Algarve, Baixo Alentejo e Trás-os-Montes, onde se verificam as mais baixas capitações de consumo e que se encontram desligadas da rede geral. Simultaneamente há que remodelar e ampliar esta rede, visto ser deficiente e incapaz de arcar com o aumento da circulação de energia nos próximos anos.

Por outro lado, a insignificante electrificação das freguesias rurais de alguns distritos, designadamente de Bragança, Évora e Beja, que o mapa acima inserto patenteia, mostra também a necessidade de actuar na rede de pequena distribuição, de modo a que ela possa desempenhar, entre outras, as suas funções de impulsadora da agricultura e da indústria.

Tem-se procurado ampliar e intensificar a rede de pequena distribuição, mediante participações do Fundo de Desemprego, as quais somaram 32:000 contos entre 1940 e 1951.

Reconhece-se, porém, que o auxílio desse Fundo não é suficiente para a sua remodelação e desenvolvimento, de modo a satisfazerem-se as características técnicas mínimas e a difundirem-se, em ritmo acelerado, os benefícios da electricidade.

Mas, como o que interessa sobretudo é auxiliar a electrificação rural e a electrificação urbana dos concelhos pobres, não se incluem neste plano a remodelação e a ampliação normais das outras redes de pequena distribuição.

6. De acordo com o programa traçado, prevêem-se as seguintes despesas nos seis anos de 1953 a 1958:

a) Aproveitamentos hidroeléctricos:

	Contos	
Cabril	450:000	
Salamonde	165:000	
Cançada	225:000	
Bacia hidrográfica do Douro (1. ^a fase)	750:000	
	<hr/>	1.590:000

b) Apoio térmico 200:000

c) Rede de transporte:

Interligação de novas centrais	100:000	
Ampliação de subestações	60:000	
Linha Setúbal-Ferreira do Alentejo e subestação	40:000	
	<hr/>	200:000

d) Rede de grande distribuição:

Electrificação do Baixo Alentejo e Algarve	60:000	
Electrificação de Trás-os-Montes.....	50:000	
Complemento da electrificação de ou- tras províncias e remodelação da rede geral	130:000	
	<hr/>	240:000

e) Rede de pequena distribuição das zonas rurais e das
urbanas dos concelhos pobres 200:000

Total 2.430:000

Siderurgia

1. O enorme desenvolvimento da siderurgia no Mundo durante este século tem sido obra não só dos países industriais, que entretanto aumentaram a sua produção, como de alguns países predominantemente agrícolas ou atrasados, que criaram a sua metalurgia do ferro. A expansão da indústria siderúrgica nestes últimos foi estimulada, sem dúvida, pelas dificuldades de abastecimento emergentes das duas guerras mundiais. Independentemente disso, porém, está na lógica do processo da industrialização, porque o ferro e o aço constituem a base da indústria mecânica, e é esta que fornece o equipamento a todas as demais indústrias.

De tal modo que até países praticamente desprovidos de matérias-primas, como a Itália, ou largamente deficitários em carvão e ferro, como a Hungria e a Roménia, criaram a sua indústria siderúrgica.

2. Há muito que se pensa em instalar a metalurgia do ferro no nosso País.

No relatório da proposta de lei sobre fomento e reorganização industrial, apresentada pelo Governo à Assembleia Nacional em 1944, figurava essa indústria entre as actividades a instalar durante a 1.^a fase do plano. Reconheceu-se, porém, depois de promulgada a lei, que o problema não estava ainda suficientemente esclarecido para realizações imediatas; por isso, nomeou-se em 1948 uma comissão a fim de determinar as bases da instalação da indústria e procedeu-se ao exame acurado do problema durante 1949 e 1950. Até que, supondo-se terminada a fase dos estudos, se publicou em Junho deste último ano um despacho orientador, onde se formulavam as directrizes gerais a seguir na criação da siderurgia.

3. A viabilidade imediata desta indústria no nosso País é garantida pelo mercado de ferro e aço, cuja amplitude é suficiente para permitir a instalação da indústria em condições económicas. Na verdade, as estatísticas das importações mostram que o consumo anual médio de gusa de fundição se aproxima de 20:000 toneladas e o de laminados de 150:000.

É certo que não pode pensar-se em produzir logo de entrada todos os tipos especiais de gusa de fundição e ferro-ligas, nem todos os laminados, pois alguns desses produtos têm uma procura tão pequena que não

justifica instalações próprias. Contudo, não será exagero prever-se uma siderurgia para a produção inicial de, pelo menos, 100:000 toneladas — gusa e laminados —, tanto mais que se tem de contar não só com o desenvolvimento normal do consumo nos próximos anos, como com a criação de indústrias derivadas da siderurgia e o indispensável abastecimento das províncias ultramarinas. Ora, aquela produção já permite, sem dúvida, unidades de dimensão aceitável, mesmo em países siderúrgicamente avançados.

O problema, portanto, é outro: visto que dispomos de matérias-primas — de reservas importantes de minérios de ferro, cinzas de pirites e sucatas, castinas em abundância, alguns carvões minerais e madeiras transformáveis em carvão vegetal — e temos rios com uma capacidade energética ainda largamente por utilizar, o que importa é decidir qual de entre os processos técnicos possíveis satisfaz a estes três requisitos: máximo aproveitamento de recursos nacionais, mínimo custo e urgente instalação da indústria.

4. São muitos, na verdade, os possíveis processos técnicos. Todavia, alguns deles parece deverem ser excluídos: assim, o do alto forno a coque, generalizadíssimo no estrangeiro, mas que, além do mais, não aproveitaria os nossos carvões, por estes serem insusceptíveis de transformação em coque metalúrgico; o do alto forno a antracite, cuja exploração seria duvidosa se trabalhasse exclusivamente com combustível nacional, além de se não prestar à utilização dos minérios ricos em sílica, como as hematites de Moncorvo; e o do alto forno eléctrico, cujas desvantagens têm conduzido à sua progressiva substituição no estrangeiro pelo baixo forno eléctrico.

Outros processos parece poderem contar apenas com um papel reduzido adentro da nossa siderurgia. Assim, o baixo forno a oxigénio, que exigiria carvão classificado e com uma conveniente percentagem de cinza, reduzindo a pouco os combustíveis nacionais utilizáveis, mas que poderá vir a interessar como gerador de gás, nas fábricas de amoníaco, com vista à produção conjunta de gusa e gás de síntese; assim também o da esponja de ferro, que não aproveita à maior parte dos nossos minérios, mas que, através de um forno Wilberg, poderá servir para a produção de aços especiais, em fase mais adiantada da siderurgia.

O alto forno a carvão vegetal é uma boa solução em países que disponham de grandes superfícies florestais. Só a produção da gusa, de que necessitamos numa 1.^a fase siderúrgica, requereria o mínimo de 60:000 toneladas de carvão, equivalentes a 300:000 toneladas de madeiras, que absorveriam a produção de 100:000 hectares de pinhal em povoamento

normal e plena exploração. Ora, as nossas lenhas já são hoje relativamente caras, produzindo, portanto, carvões de preço elevado. A procura cada vez maior de madeiras, inclusivamente para a indústria da celulose, que está a montar-se, não deixaria também, certamente, de vir a fazer sentir os seus efeitos sobre a procura de carvão vegetal para a indústria siderúrgica, tornando aleatórios os respectivos preços e quantidades disponíveis.

Ao forno Basset têm sido apontadas algumas desvantagens que parece não ter sido ainda possível remediar inteiramente. Tais são as dificuldades de obter simultaneamente bom cimento e boa gusa e a pequena duração do revestimento. No entanto, como essas dificuldades não são eliminatórias e existe já no País uma instalação, admite-se a possibilidade de ele vir a concorrer também com o processo que for escolhido.

De qualquer modo, devem restar apenas três soluções principais:

- a) A de se obter toda a gusa de fundição ou para aços pelo baixo forno eléctrico, pelo forno Humboldt ou pelo forno Sturzelberger;
- b) A de se produzir a gusa de fundição por um desses processos, obtendo-se o aço a partir da lupa Krupp-Renn;
- c) A do emprego exclusivo deste último método.

O baixo forno eléctrico pode produzir aquelas quantidades de gusa mediante o consumo de 200-240 milhões de kWh. Mas a verdade é que, mesmo abstraindo do preço, não podemos dispor, por enquanto, para tal efeito, de um volume tão elevado de energia.

O forno Humboldt constitui um processo novo e ainda não utilizado em regime industrial contínuo, parecendo, assim, dever aguardar-se os resultados das experiências em curso, sob pena de comprometer, com o seu emprego exclusivo, o êxito da fase inicial da siderurgia.

Por último, o forno Krupp-Renn consome qualquer combustível: antracite, lignite, pó de carvão de madeira, poeira de semicoque, etc., e funde de preferência os minérios com alto teor em sílica, parecendo assim aplicável às hematites de Moncorvo.

5. Em última análise, a opção por qualquer dos processos ou até a escolha de uma solução mista não se afigura fácil.

Só será possível formar um juízo seguro sobre a via em que convém orientar a nossa siderurgia depois de um ensaio em escala adequada que permita estudar a fundo e conhecer, sem surpresas, o comportamento dos nossos minérios, a qualidade dos produtos obtidos e a economia do processo.

O volume de capitais a investir nesta indústria e a delicadeza da sua técnica justificam todos os cuidados.

Por isso se prevê para realização imediata a montagem de uma instalação capaz de produzir à roda de 20:000 toneladas anuais de gusa.

A laboração desta unidade durante um ou dois anos permitirá preparar os quadros do pessoal técnico indispensável e realizar com inteira segurança a instalação definitiva dentro do período do plano.

6. Com vista à conclusão dos estudos e à montagem completa da indústria, prevê-se a verba de 250:000 contos, que, numa primeira estimativa, se supõe suficiente para a realização do empreendimento.

V

Refinação de petróleos

1. O consumo dos principais derivados de petróleo bruto tem aumentado consideravelmente nos últimos anos; sendo inferior a 200:000 toneladas em 1939, ultrapassou 650:000 em 1951, assim distribuídas:

	Toneladas
Gasolina	134:000
Petróleo	119:000
Gasóleo	131:000
<i>Fuel-oil</i>	278:000

Tudo leva a crer que o aumento prossiga e se acentue nos anos futuros por força do desenvolvimento industrial do País, da melhoria do teor de vida e do incremento dos meios de transporte.

Por outro lado, é hoje problema de especial importância a aquisição de derivados do petróleo, não só em quantidade, mas, particularmente, em certas qualidades, devendo procurar-se maior autonomia no aprovisionamento destes produtos.

Cabe à empresa concessionária da indústria de refinação de petróleos em Portugal o abastecimento de 50 por cento do consumo metropolitano. Porém, o actual equipamento fabril de que dispõe tornou-se insuficiente para satisfazer as crescentes exigências do País, impondo-se, por isso, a ampliação e melhoria das suas instalações.

Acresce que a actual estrutura do mercado mundial e o desenvolvimento das fontes de abastecimento em petróleo bruto do Médio Oriente favorecem notavelmente a nossa posição geográfica no que respeita às possibilidades de a indústria nacional de refinação ampliar a sua acção não só ao abastecimento de maior parcela do mercado interno, incluindo o ultramarino, como à exportação para outros mercados, com base nos fornecimentos de matéria-prima proveniente daquela origem.

Estas circunstâncias conduzirão à melhoria da posição cambial do País, pelas divisas que se economizam ou ganham, além de permitir uma maior colocação de mão-de-obra nacional.

2. Em face do interesse que para a economia nacional resultará da remodelação e ampliação da indústria de refinação de petróleos, não se afigura excessiva a elevação da capacidade anual de tratamento da refinaria para 1 milhão de toneladas. Podendo fraccionar actualmente para cima de 400:000 em operações de *topping*, a aparelhagem instalada não lhe consente, todavia, o ajustamento da produção às necessidades do mercado. Desequilibrada nas quantidades obtidas de cada um dos produtos, a qualidade de alguns não pode ser melhorada sem a montagem de novos instrumentos de trabalho.

Daqui a necessidade de se promover a melhoria e ampliação do equipamento da indústria, com vista ao aperfeiçoamento das qualidades e à criação de maior domínio na produção a obter.

A expansão e o aperfeiçoamento da refinaria nacional obedecerá ao seguinte programa:

- a) Ampliação das actuais colunas de *topping* e seu acoplamento com uma nova coluna de fraccionamento primário, permi-

tindo fraccionar anualmente, em regime atmosférico, cerca de 1 milhão de toneladas de petróleos brutos;

- b) Instalação de uma unidade de *cracking* catalítico com a capacidade de tratamento diário de cerca de 1:000 toneladas de carga fresca (*fresh feed*), compreendendo as unidades de recuperação e polimerização de gases;
- c) Instalação de uma unidade de tratamento de petróleo, gasóleo e óleos lubrificantes pelo anidrido sulfuroso líquido;
- d) Instalação de uma unidade de oxidação de asfalto com a capacidade de cerca de 100 toneladas por dia;
- e) Instalação de todo o equipamento complementar e acessório que assegure o funcionamento das instalações remodeladas.

3. Desta forma a refinaria ficará equipada para a produção da quase totalidade dos combustíveis líquidos e gasosos derivados do petróleo bruto, asfaltos soprados, solventes e certas variedades de óleos lubrificantes.

Poderá, além disso, permitir a recuperação e aproveitamento de apreciável quantidade de gases servindo para a queima ou para a produção de diversos produtos, inclusive o hidrogénio químico, matéria-prima fundamental do fabrico dos adubos azotados.

Prevê-se que a execução daquele programa, aliás já em curso, importe em 280:000 contos.

VI

Adubos azotados

1. Os adubos azotados constituem elementos indispensáveis à fertilização das terras e são já hoje consumidos no País em quantidades volumosas, como resulta dos seguintes números, representativos das importações nos últimos anos:

Anos	Sulfato de amónio	Nitratos ¹	Cianamida cálcica	Valor total — Contos
	Toneladas			
1947	24:710	25:081	3:818	94:266
1948	39:879	59:228	4:500	204:782
1949	38:234	41:633	3:000	158:085
1950	86:165	33:453	6:993	215:233
1951	109:239	34:622	15:100	293:499

¹ Compreende os nitratos de amónio, de cálcio, de sódio e de potássio, o nitro-calamónio e o calamónitro.

Ora, desde que a técnica em princípios deste século permitiu a fixação do azoto atmosférico, ou próprios países desprovidos de nitrato de sódio e de carvão ficaram habilitados a produzir aqueles adubos. E não admira que, tratando-se de elementos de tanto valor para a agricultura — já nem se fala da importância dos nitratos para o fabrico de explosivos —, esses países procurassem prevenir-se contra a possível irregularidade dos fornecimentos externos e contra as flutuações dos preços, criando a sua indústria de azotados.

Entre nós, só a partir de 1940 foi encarado decididamente o problema. Resolveu-se então autorizar a instalação imediata de duas fábricas de sulfato de amónio, uma em Estarreja (Amoníaco Português) e outra em Alferrarede (União Fabril do Azoto), e de uma fábrica da cianamida cálcica em Canas de Senhorim (Companhia dos Fornos Eléctricos), deixando para fase complementar a produção dos adubos nítricos.

Com essas três unidades, das quais as duas primeiras já entraram em exploração, fica-se apetrechado para as seguintes médias de fabrico:

Sulfato de amónio:

	Toneladas	
Amoníaco Português	23:000	
União Fabril do Azoto	31:000	54:000
	<hr/>	
Cianamida cálcica		10:000
	<hr/>	

2. As duas fábricas actualmente em laboração produzem por via electrolítica o hidrogénio necessário à síntese do amoníaco.

Esta solução apareceu como a única imediatamente possível em Por-

tugal quando se concederam as respectivas licenças, já por não serem conhecidas reservas suficientes de carvões nacionais podendo servir de base ao fabrico químico do hidrogénio, já porque a técnica de gasificação desses carvões era, ao tempo, deficiente ou de resultados económicos duvidosos.

Constituía, por outro lado, necessidade premente do abastecimento nacional a instalação da indústria do azoto no País.

A guerra fazia sentir os seus efeitos, provocando a rarefacção no mercado vendedor de sulfato de amónio — fenómeno que dois anos depois se acentuava fortemente, encarecendo o adubo de modo incomportável.

A importação, que em 1939 fora de 69:000 toneladas, desceu para 51:000 em 1940 e para 198 em 1942. Entre 1943 e 1946 a média importada não excedeu 5:500 toneladas anuais, contra 65:000 no triénio anterior à guerra. O preço médio ascendia também de 975\$ por tonelada em 1939, a 1.400\$ em 1940 e a 3.100\$ em 1944.

Este conjunto de circunstâncias e ainda o desenvolvimento previsto da produção hidroeléctrica e a necessidade de assegurar condições estáveis à produção, tanto no que respeita a preços como a eventuais rarefacções das matérias-primas indispensáveis, conduziram à escolha do método adoptado.

Hoje, porém, o problema toma novo aspecto.

Sabe-se que podemos dispor de matérias-primas nacionais em quantidade suficiente para a produção química do hidrogénio de que carecemos para um auto-abastecimento em fertilizantes derivados do amoníaco sintético e os processos de gasificação dos combustíveis pobres sofreram grandes aperfeiçoamentos.

Outro produto vai ser fabricado em Portugal com a entrada em laboração das projectadas instalações da refinaria nacional de petróleos — os gases de *cracking*, que constituem fonte económica da obtenção de hidrogénio e cuja utilização abre novas perspectivas à técnica da produção.

A 2.^a fase de realizações no campo da produção nacional de adubos sintéticos amoniacaes parece, pois, dever orientar-se para o fabrico do hidrogénio químico, tanto mais que este processo, além de exigir menor consumo de energia eléctrica, permitirá obter custos de produção mais económicos e reduzir, assim, o preço médio do adubo.

3. O consumo do azoto em Portugal, apesar de ter ascendido, entre 1937 a 1951, de 4,6 a 8 quilogramas por hectare cultivado, não atinge

ainda no nosso país quantitativos comparáveis aos que alcançou em outros países do Ocidente da Europa. A utilização unitária desse fertilizante exprime-se, efectivamente, por 59,2 quilogramas por hectare na Holanda; 43,5 na Bélgica; 23,8 na Alemanha, e 18,1 na Inglaterra.

É, pois, tão reduzido o consumo nacional de azoto e tão imperiosa a necessidade de o elevar para indispensável acréscimo da produção agrícola, que pode prever-se seguramente um aumento substancial e mais ou menos rápido da sua utilização.

Não é, porém, possível determinar com igual segurança a composição qualitativa do consumo, dado que por toda a parte as preferências da lavoura parecem dirigir-se decididamente para o emprego cada vez mais intenso dos nitramoniacaes.

No conjunto dos países participantes da O. E. C. E. a percentagem da adubação azotada distribuiu-se assim em 1949:

	Percentagens
Nitrato de amónio	34
Outros nitratos	18,5
Sulfato de amónio	19,2
Mistos e compostos	18,2
Não especificados	1,7

Em Portugal o consumo de nitramoniacaes tende também a desenvolver-se a cadência acelerada, tendo subido de 7:521 toneladas em 1949-1950 para 13:898 na última campanha. Ao mesmo tempo a posição do sulfato de amónio, relativamente ao consumo total de azotados, desceu de 83 por cento em 1939 para 69 por cento em 1951.

Convém, pois, enquanto as tendências do consumo se não definem mais nitidamente, dimensionar com prudência o complemento das actuais instalações, sem prejuízo de se assegurar desde já inteiramente o abastecimento nacional.

Vai, assim, obter-se pelo hidrogénio químico uma produção anual de 60:000 toneladas de sulfato de amónio, que, juntas às 54:000 produtíveis pelas unidades em laboração, perfazem as 114:000 exigidas pela satisfação total das actuais necessidades do País.

4. A 2.^a fase da produção de sulfato de amónio inicia-se com este plano, e dentro dele ficará concluída. Contudo, a fábrica do Amoníaco Português ainda exige dispêndio, embora diminuto, para finalização da 1.^a fase.

De modo que se prevêem os seguintes investimentos na indústria de azotados:

	Contos
Amoníaco Português	15:000
2. ^a fase do sulfato de amónio (produção de hidrogénio por via química)	150:000
	165:000

VII

Folha-de-flandres

1. O abastecimento do País em folha-de-flandres tem estado inteiramente dependente das possibilidades de fornecimento do estrangeiro, e este nem sempre é regular, oportuno e suficiente.

Como se verifica do quadro seguinte, o valor médio anual das importações de folha-de-flandres no último decénio andou à volta de 80:000 contos, para um consumo médio da ordem das 15:000 toneladas.

Importação de folha-de-flandres

Anos	Total		Dos E. U. A.		Outros países	
	Tone-ladas	Contos	Tone-ladas	Contos	Tone-ladas	Contos
1941	15:695	58:296	3:752	13:254	11:943	45:042
1942	12:513	54:057	1:105	4:684	11:408	49:373
1943	19:319	97:429	3:732	13:742	15:587	83:687
1944	11:045	63:252	6:677	30:037	4:368	33:215
1945	20:644	85:662	17:174	68:413	3:470	17:249
1946	10:771	47:123	6:129	25:888	4:642	21:235
1947	17:500	135:982	15:683	117:421	1:817	18:561
1948	23:541	152:748	19:803	125:254	3:738	27:494
1949	13:289	72:883	11:983	63:825	1:306	9:058
1950	4:029	23:184	3:442	19:743	587	3:441
1951	14:087	124:933	11:576	99:843	2:511	25:090

A folha-de-flandres é utilizada para diversos fins, mas é sobretudo consumida pela indústria de conservas de peixe, que deste modo se en-

contra à mercê das contingências do abastecimento, em especial nos períodos de alta de preços ou de escassez da matéria-prima.

As necessidades actuais do País, segundo os elementos fornecidos pelos organismos, são actualmente as seguintes:

Base: 1951

Indústrias	Necessidades segundo elementos fornecidos pelos organismos	Porcentagem em relação ao total das necessidades
1) Alimentares:		
Conservas de peixe	15:180	70,26
Salsicharia	293	1,36
Lacticínios	588	2,72
Azeitonas em conservas ...	145	0,67
Concentrado de tomate	287	1,33
Outras indústrias de frutas e produtos hortícolas ...	184	0,85
Azeite	3:040	14,07
Bolachas e biscoitos	59	0,27
Cápsulas para garrafas ...	350	1,62
<i>Soma</i>	20:126	93,15
2) Não alimentares:		
Óleos lubrificantes	900	4,17
Produtos farmacêuticos ...	40	0,18
Tintas, vernizes e alvaiades	180	0,83
Graxas, pomadas, ceras e limpa-metais	60	0,28
Latoaria	100	0,46
Outras aplicações, tais como: garrafas «termos», enlatamento de massa de marmelo, etc.	200	0,93
<i>Soma</i>	1:480	6,85
<i>Total</i>	21:606	100,00

Mostram estes números que as exigências do consumo anual da folha-de-flandres tendem presentemente para a ordem das 22:000 toneladas, absorvendo a indústria das conservas, só por si, 70 por cento do total e distribuindo-se o restante por vários outros sectores da actividade económica.

A escassez ou a irregularidade do abastecimento determinam assim graves repercussões na indústria conserveira, cuja importância económica

se mede não só pela mão-de-obra que ocupa — cerca de 21:000 operários —, como pelo volume tradicional das exportações, cuja média, nos últimos anos, foi de 550:000 contos.

Exportações totais de conservas de peixe

Anos	Toneladas	Contos
1941	62:000	524:000
1942	54:600	414:000
1943	53:500	927:000
1944	39:500	673:000
1945	42:000	560:000
1946	46:400	580:000
1947	37:800	446:000
1948	41:500	471:500
1949	24:200	441:500
1950	25:500	507:000
1951	31:200	585:000

Mas a irregularidade de laboração da indústria conserveira reflecte-se também noutros sectores que dela estão praticamente dependentes, como o da pesca, na qual se ocupam para cima de 30:000 pessoas e que encontra na indústria de conservas a saída natural para a sua produção.

2. Reconhecida a vantagem de produzir a matéria-prima indispensável para abastecimento de uma das indústrias de exportação, houve que estudar cuidadosamente a viabilidade técnica e económica do fabrico nacional de folha-de-flandres, para que não possa ser onerada com preços superiores às cotações internacionais uma actividade económica que, devido a outros factores, tem de suportar apertada concorrência nos mercados externos.

Apesar dos estudos que serviram de base à planificação das actividades da Companhia Portuguesa de Siderurgia, concessionária da licença, houve que rever esse aspecto do problema e confirmar as possibilidades económicas da indústria, em face de alguns e definitivos esclarecimentos que a importância do empreendimento exigia.

As conclusões do estudo, efectuado por técnicos qualificados, permitem avançar com segurança.

3. Como 1.^a fase do empreendimento, está projectada e em curso a instalação de uma fábrica para laminagem a frio e estanhagem, com importação de aço laminado a quente. Estas operações utilizam como principais matérias-primas o estanho, ácido, óleo de palma e dissolventes, de

produção abundante em Portugal. Para uma produção anual máxima de 25:000 toneladas está calculado o dispêndio, no País, entre aquelas matérias-primas e os trabalhos de laboração, de um valor superior a 90:000 contos.

O empreendimento projectado poderá abastecer normalmente o mercado nacional nas condições correntes de qualidade e preço e a sua realização tem em vista assegurar o auto-abastecimento do País, com os inerentes benefícios para a sua economia.

A ultimação dos trabalhos exige um investimento de 120:000 contos.

VIII

Celulose e papel

1. Actualmente a nossa indústria de papel está na dependência do estrangeiro quanto à aquisição de pasta de madeira, que constitui a mais importante das suas matérias-primas

Em períodos de perturbação do mercado internacional, como os que temos atravessado, esta dependência não só põe em risco as possibilidades de laboração da indústria de papel como provoca ainda no mercado interno acentuadas oscilações de preços, em virtude da evolução das cotações nos mercados fornecedores.

O quadro seguinte reproduz o movimento das importações e o seu valor unitário nos últimos anos:

Anos	Pasta de madeira e outras (importação)		Custo unitário
	Toneladas	Contos	
1941	7:934	20:159	2:540,883
1942	10:656	32:144	3:016,851
1943	14:120	45:542	3:225,835
1944	14:711	44:266	3:009,804
1945	10:678	25:747	2:411,821
1946	16:816	41:631	2:475,867
1947	13:433	51:087	3:803,809
1948	14:630	67:940	4:643,888
1949	17:040	52:791	3:098,806
1950	16:053	54:671	3:405,865
1951	14:252	118:767	8:333,835

2. Com o início da exploração da Companhia Portuguesa de Celulose, considerada indústria-base por decisão do Conselho de Ministros de 24 de Abril de 1947, e com a ampliação, já efectivada, de outras instalações, ficarão satisfeitas na sua quase totalidade as exigências, em quantidade e qualidade, das matérias-primas necessárias à indústria do papel.

O empreendimento da Companhia Portuguesa de Celulose está em plena actividade de montagem, esperando-se que em fins do ano corrente inicie a laboração.

Consiste a sua 1.^a fase no fabrico de pasta química, papel Kraft e papel pelo sulfato, branqueado.

A laboração da fábrica, a plena capacidade, permitirá obter as seguintes produções, em toneladas:

Pasta não branqueada	8:200
* Pasta branqueada	5:800
Papel Kraft	15:300
Papel pelo sulfato, branqueado ...	2:700
	32:000

3. Decorridos três anos de exploração, está previsto o início, em 2.^a fase, do fabrico de papel de jornal em qualidade e quantidade suficientes para o consumo nacional.

O equipamento actual é adequado a esta produção, a qual se iniciará logo que estejam afinados os aspectos tecnológicos que respeitam a este fabrico a partir de madeiras nacionais.

As importações de papel de jornal foram as seguintes no último decénio:

Anos	Toneladas	Valor em contos
1941	5:062	10:134
1942	9:905	21:654
1943	4:106	10:388
1944	11:509	30:484
1945	9:650	28:839
1946	7:636	27:654
1947	10:643	48:674
1948	10:679	57:004
1949	9:829	39:120
1950	9:643	35:931

Em 1951, para se manter um ritmo de abastecimento semelhante aos três últimos anos, foi necessário, após inúmeras diligências, importar 66:401 contos de papel, o que se traduziu num aumento de preços de quase 90 por cento em relação a 1949.

Também no aspecto de estabilidade dos preços se afigura, pois, de indiscutível vantagem a autonomia de abastecimento, que virá a ser assegurada ao País pela Companhia Portuguesa de Celulose.

4. A viabilidade económica do empreendimento está garantida através dos indispensáveis estudos técnicos. A localização foi também cuidadosamente escolhida em face de todos os condicionalismos impostos à exploração, entre os quais avulta o problema da água.

Calcula-se o dispêndio necessário à instalação da 1.^a fase do estabelecimento da Companhia Portuguesa de Celulose em 279:000 contos, representando os produtos da exploração, avaliados por cotação inferior às actuais, o montante anual de 105:000 contos, que ascenderá a 180:000 logo que a fábrica entre em plena laboração.

A matéria-prima utilizada é a madeira de pinho, cujo consumo, em verde e com casca, se prevê atingir 150:000 toneladas, com a possibilidade de se aproveitarem toros de árvores de configuração inaplicável a fins diferentes da queima.

Este consumo representa apenas uma parte das disponibilidades anuais do País, que, aliás, se encontram em franco crescimento.

Terá, no entanto, de admitir-se a possibilidade de revisão da política de exportação de madeira se, em face das demais necessidades do mercado interno, o seu ritmo puser em risco o património florestal do País ou provocar uma alta inconveniente do preço das madeiras destinadas ao consumo nacional.

Tudo aconselha, de resto, a ir substituindo progressivamente a exportação de madeira em bruto pela exportação de pasta e outros produtos em que essa madeira entra como principal matéria-prima.

O quadro seguinte mostra a contribuição das nossas matas na composição da balança de comércio externo:

Números em toneladas

Anos	Madeira em bruto		Madeira em obra		Total geral
	Total	Esteios para minas	Total	Para caixas e barris	
1946	69:658	45:273	71:287	51:092	140:945
1947	108:726	75:437	79:341	59:155	188:067
1948	106:958	94:195	65:409	51:572	172:369
1949	154:138	135:686	45:526	30:890	199:664
1950	64:945	58:612	66:004	48:581	130:949
1951	158:034	142:974	97:699	77:512	255:733

5. Calcula-se que a execução da 2.^a fase da fábrica de Cacia, a executar durante a vigência desse plano, exigirá o dispêndio de 65:000 contos.

IX

Comunicações e transportes

Estão presentemente a executar-se vários programas de melhoria e expansão das nossas vias de comunicação e meios de transporte. Mas o acréscimo progressivo da produção de mercadorias, o mais largo movimento comercial e o maior volume dos rendimentos distribuídos hão-de necessariamente traduzir-se num tráfego cada vez mais intenso de pessoas e de bens. Torna-se, pois, indispensável, não só acelerar a realização dos programas em curso, como formular outros, na sequência ou na falta deles. Por isso se prevêem no presente plano os investimentos a seguir discriminados.

1) Portos

A posição geográfica do País e a grande extensão da sua orla marítima são factores determinantes das actividades de uma parte considerável da população portuguesa — o aproveitamento do mar e o comércio marítimo.

Os portos constituem as bases daquela exploração e os pontos de conexão das comunicações terrestres e marítimas e têm, por isso, a maior importância na economia nacional. Junto deles se estabeleceram aglome-

rados urbanos de populações dedicadas ao exercício da pesca ou de indústrias subsidiárias e aí se fixaram valiosas actividades fabris e comerciais.

São os portos elementos fundamentais nas linhas de comunicação, cuja segurança e eficiência importa promover por meio de obras portuárias de protecção e abrigo, de acostagem e correspondentes instalações terrestres, de forma a tornar possível a prestação de serviços com a devida regularidade e em satisfatórias condições de trabalho.

Tais são as razões que determinam o Governo a elaborar um programa de obras e melhoramentos nos portos, através dos quais se espera contribuir para fomentar a produção e o comércio nacional.

a) Porto de Lisboa

O porto de Lisboa, instrumento económico, político e militar de altíssimo valor, não foi incluído na 2.^a fase do plano portuário constante do Decreto-Lei n.º 33:922, de 5 de Setembro de 1944. O Governo, dada a grande importância e as condições próprias dos respectivos melhoramentos, resolveu que eles deviam ser objecto de medidas especiais, que constam do Decreto-Lei n.º 35:716, de 24 de Setembro de 1946, conhecido por «Plano de melhoramentos do porto de Lisboa».

A importância a despendar na execução do plano fixou-se em 650:000 contos, no período de dez anos, sendo 575:000 para obras marítimas e terrestres e 75:000 para apetrechamento portuário.

Das obras que a Administração-Geral do Porto de Lisboa foi encarregada de promover, de harmonia com o plano de melhoramentos, uma parte está concluída, outra encontra-se em curso e a restante aguarda realização. Despenderam-se com as obras 331:000 contos até 31 de Dezembro de 1951 e no orçamento do ano corrente estão inscritos 35:000 contos para o mesmo efeito. No presente plano inclui-se a verba necessária para o seu acabamento.

E como em 1946 não foi possível melhorar os meios de querengem do porto, cuja deficiência já ao tempo se reconhecia, inscreve-se agora a dotação precisa para se construir uma doca seca com cerca de 220 metros de comprimento, a qual permitirá não só a docagem dos maiores navios nacionais, mas ainda a da quase totalidade dos estrangeiros que frequentam o porto de Lisboa. Constituem motivos determinantes deste novo e importante melhoramento o acréscimo considerável do número de navios e a circunstância de as unidades de maiores dimensões da frota nacional não poderem utilizar nenhuma das actuais docas.

b) Portos do Douro e Leixões

O plano de obras destinado a transformar Leixões no grande porto comercial do Norte foi aprovado pelo Decreto n.º 17:421, de 30 de Setembro de 1929. No domínio da Lei n.º 1:914, de 24 de Maio de 1935, prosseguiu-se e completou-se a realização daquele plano, com o qual se despenderam cerca de 230:000 contos.

As instalações portuárias são, no entanto, já hoje insuficientes. A única doca existente atingiu em 1949 a sua capacidade máxima de utilização. E não obstante ter sido possível através da mecanização e de outras medidas oportunamente tomadas evitar o excessivo congestionamento de navios, com os graves prejuízos dele resultantes, já não podem evitar-se os inconvenientes da falta de espaço. Por isso, grande quantidade de mercadorias é forçada a sofrer um transporte adicional de cabotagem até Lisboa, onde é baldeada, e não se consegue fazer nas melhores condições o numeroso tráfego de passageiros entre o Norte do País, a América do Sul e o ultramar. Acresce que a largura da doca não permite a rotação dos maiores navios da nossa frota.

Assim, a construção de uma segunda doca que permita satisfazer as crescentes necessidades do tráfego constitui a obra mais necessária e urgente a levar a efeito neste porto. A doca, que ficará situada no vale do rio Leça, onde há terrenos livres, será construída em duas fases, a primeira das quais é já considerada neste plano e compreenderá a construção da bacia de rotação própria para o serviço de navios das dimensões do *Pátria*, *Angola* e *Vera Cruz*, com os respectivos cais, terraplenos, vias e apetrechamento.

Além desta nova obra, dá-se também satisfação ao que desde há muito tem sido solicitado pelo comércio exportador do vinho do Porto: a regularização da margem esquerda do Douro na extensão da parte correspondente ao respectivo entreposto e a edificação de um cais acostável com seus terraplenos e utensilagem.

c) Outros portos

À parte os casos de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Funchal, onde se prevê o início de obras novas, os investimentos previstos destinam-se à conclusão das obras em curso, encetadas dentro da 2.ª fase do plano portuário, definida pelo Decreto-Lei n.º 33:922, de 5 de Setembro de 1944. O presente plano deverá, portanto, considerar-se como revisão e adaptação às circunstâncias e disponibilidades actuais do esquema então

delineado. Resulta do confronto que em 1958 ficará ainda por efectivar uma parte dos melhoramentos previstos há oito anos, o que se explica pelo mais alto custo das obras, pela maior envergadura que as circunstâncias impuseram a outras e pela forçada limitação dos recursos disponíveis.

Em Viana do Castelo prevêm-se obras de acesso ao porto de modo a tornar viável a plena utilização das docas secas, recentemente construídas em condições naturais excepcionalmente favoráveis. Diminuir-se-á, assim, a querenagem em portos estrangeiros, com sensível economia de divisas e de tempo. Como porto de pesca e bacalhoeiro, o conjunto ficará também consideravelmente valorizado.

No porto de Aveiro, concluir-se-ão as obras em curso na barra e o canal de acesso à ria. Beneficiar-se-ão deste modo as grandes unidades da frota de pesca do bacalhau, as quais poderão demandar o porto em plena carga, ao mesmo tempo que se lançarão as bases de um futuro porto interior, de alto interesse para a região.

Na Figueira da Foz, onde a complexidade técnica dos problemas tem impedido até agora a sua solução eficaz, deverá iniciar-se a construção do porto comercial. Esclarece-se que a estatística do actual movimento marítimo não pode servir de base à determinação dos investimentos a efectuar. Na verdade, é essencial acentuar que a Figueira é testa de duas importantes vias férreas, ligadas à maior linha nacional, e que constitui sede de importantes indústrias, entre elas a de construção naval, possuindo, além disso, as condições exigidas para ser porto de pesca do centro do País e para, através das suas instalações portuárias e ferroviárias, se poder efectuar a distribuição de combustíveis líquidos e asfaltos por uma extensa área. Desta forma justifica-se o investimento de capitais que nele vai realizar-se. O projecto das obras encontra-se elaborado e é objecto de demorados e dispendiosos ensaios em modelo reduzido no Laboratório de Engenharia Civil. Por isso se inscrevem no plano as verbas necessárias para custear a conclusão dos ensaios laboratoriais e a parte das obras que será possível executar no próximo sexénio.

Em Peniche, que é o terceiro porto de pesca do País, terminar-se-ão as obras em curso de abrigo e serviço do porto.

Em Portimão, prevê-se o acabamento das obras que estão sendo realizadas na barra do Arade e com as quais se procura melhorar as actuais condições de acesso e as instalações interiores da exploração comercial.

No porto comum de Faro-Olhão, proceder-se-á à conclusão das empreitadas em curso para melhoramento da barra e construção da 1.ª fase da doca de pesca.

No porto do Funchal, prevê-se o início das obras necessárias para assegurar ao porto condições satisfatórias de acostagem, abrigo e reabastecimento de combustíveis à grande navegação.

Na cidade da Horta, concluir-se-ão as obras em curso com vista ao conveniente enraizamento do molhe de abrigo do porto artificial e elevar-se-á o pavimento do cais acostável, facilitando-se a sua utilização mais eficaz.

2) Aeroportos

Há vinte anos, a actividade da aviação comercial resumia-se à concessão de facilidades a empresas que tinham conveniência em que os seus aviões fizessem escala pelo território nacional. O desenvolvimento das carreiras tornou, porém, evidente em curto prazo que tal estado de coisas se não coadunava com as necessidades sempre crescentes do tráfego nem correspondia aos superiores interesses da Nação.

A importância do apetrechamento do País em infra-estruturas e o futuro que lhes estava reservado na participação que podiam assegurar à navegação aérea internacional não ofereciam dúvidas. Assim, o Governo decidiu incluir a construção de aeroportos no conjunto de trabalhos a efectuar no quadro da reconstituição económica do País, realizada ao abrigo da Lei n.º 1:914, de 24 de Maio de 1935.

Com base neste diploma e na colaboração do Município de Lisboa, deram-se os primeiros passos que permitiram transformar em realidade o Aeroporto de Lisboa, que tem hoje larga projecção internacional pela excelência dos seus serviços.

Mais tarde, e com a cooperação da Câmara Municipal do Porto, construiu-se o aeroporto desta cidade. E, terminada a guerra, transformaram-se as instalações da ilha de Santa Maria num magnífico aeroporto, tendo-se construído outro na ilha do Sal no mesmo período, também de utilização internacional.

A parte principal do programa de trabalhos em que deve assentar a nossa política de construção de aeroportos, e que consiste no oferecimento de boas infra-estruturas para a navegação internacional e para o estabelecimento de carreiras aéreas, encontra-se, assim, realizada. Importa, todavia, completar os planos em curso quanto a edifícios, instalações eléctricas, segurança da navegação e serviços gerais dos Aeroportos de Lisboa, Santa Maria e Sal, acompanhando os progressos da técnica e elevando a eficiência do nosso contributo para o desenvolvimento das comunicações aéreas.

3) Caminhos de ferro

A base II da Lei n.º 2:008 cometeu à empresa concessionária dos caminhos de ferro a transformação e o reapetrechamento da rede, conforme plano a aprovar pelo Conselho de Ministros.

Os estudos já feitos mostram que sem uma transformação e um reequipamento que permitam o equilíbrio financeiro da exploração não poderá a rede ferroviária prestar o serviço que deve exigir-se-lhe, em especial no momento presente.

Há, pois, que abandonar a antiquada e sobretudo antieconómica tracção a vapor, unânime e universalmente condenada. Electrificar a rede, substituir a máquina a vapor pelo motor de combustão, renovar certos troços da via, constituem, portanto, as soluções aconselhadas para tão sério problema. No entanto, dada a insuficiência da produção de energia eléctrica e as exigências de outros empreendimentos considerados de maior urgência para a economia da Nação, tem de protelar-se por algum tempo, salvo no respeitante ao ramal de Sintra, o início da electrificação das linhas, mesmo daquelas onde a intensidade do movimento a justificava desde já. Irá, contudo, impulsionar-se a política de aquisição de locomotivas automotoras e tractores *Diesel*, que vem sendo seguida, bem como proceder-se à renovação da via, em especial no que toca a carris e sinalização. A economia da exploração e a comodidade e segurança do tráfego serão deste modo consideravelmente melhoradas.

4) Marinha Mercante

A frota mercante nacional pode considerar-se praticamente renovada com a execução do programa aprovado pelo despacho n.º 100, de 10 de Agosto de 1945. Estão já ao serviço 51 novos navios, que custaram 2.649:447 contos, e em construção ou encomendados mais 9, cujo custo se prevê ser de 931:000 contos; os 60 navios representam, pois, um investimento de 3.580:000 contos.

Em fins de 1945 os navios de mais de 500 toneladas representavam apenas 238:000 toneladas de arqueação bruta; em 30 de Junho último, apesar de termos alienado 31 unidades velhas, com uma arqueação de 116:000 toneladas, atingimos 427:000 toneladas, o que representa, em seis anos e meio, uma aquisição de 305:000 toneladas. Outro índice do que foi o primeiro esforço sério do nosso país em matéria de marinha mercante depois do advento do navio a vapor é dado pela idade dos navios: em 31 de Dezembro de 1945, mais de 80 por cento da tonelagem

existente era de unidades que há muito tinham ultrapassado os vinte anos; presentemente, mais de 70 por cento da tonelagem respeita a navios que estão bastante aquém dos dez anos. Tem ainda interesse referir que em 1945 a marinha mercante nacional transportou 75:000 passageiros e 1.956:000 toneladas de carga, e que em 1950, último ano de que se conhecem resultados definitivos, os passageiros transportados subiram a 107:000 e a carga a 3.600:000 toneladas. E é interessante deixar expresso, como síntese dos números indicados, que da política seguida resultou caber a Portugal o 4.º lugar em percentagem de aumento entre os países que desenvolveram as suas frotas mercantes depois da última guerra.

Apesar do esforço feito, houve ainda que incluir no plano do fomento as verbas precisas para a aquisição de mais dois navios-tanques e de dois navios de passageiros destinados às carreiras de África, além da importância a emprestar ao Fundo de Renovação da Marinha Mercante para liquidação das construções em curso. Os dois tanques estão já encomendados e encontram-se, portanto, incluídos nos números anteriores; a sua aquisição é autofinanciada pela respectiva empresa armadora e destina-se a fazer face à elevação da capacidade da nossa refinaria. Os dois navios de passageiros são indispensáveis às carreiras de África, pois a movimentação de passageiros nessas carreiras, após o termo da última guerra, atingiu proporções imprevisíveis e que conduziram à insuficiência dos navios actuais, com as consequentes demoras nos transportes de passageiros para Angola e Moçambique. Com estes dois navios, cujo custo se prevê ser de 300:000 contos cada, o investimento total da marinha mercante atingirá ou ultrapassará 4.200:000 contos.

5) Aviação civil

A manutenção das linhas aéreas criadas para assegurar a ligação do continente com outros territórios nacionais, metropolitanos e ultramarinos, bem como com o Brasil e alguns outros países, exigirá a aquisição de uma pequena frota de aviões modernos, capazes de competir, em preço e qualidade de serviço, com as empresas estrangeiras que exploram as mesmas linhas.

Espera o Governo, dada a ausência de resultados práticos do concurso aberto em 1951, organizar brevemente uma sociedade portuguesa destinada a explorar, em regime de concessão, aqueles serviços. Embora a aquisição do material compita normalmente a essa companhia, é prudente prever que o Estado tenha de auxiliá-la na obtenção dos meios

financeiros necessários, como aconteceu com outros empreendimentos de alto interesse para a economia nacional e que exigiram avultado investimento de capitais.

6) Correios, Telégrafos e Telefones

A actual rede telefónica nacional foi projectada em 1936 tendo-se em conta as prováveis necessidades dos quinze anos subsequentes. Para sua realização e outras aplicações inerentes ao serviço postal e ao tráfego concedeu-se à Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, em 1937, ao abrigo da Lei n.º 1:959, um empréstimo de 419:300 contos. A 1.ª série, no valor de 100:000 contos, já foi reembolsada e a 2.ª deverá ser amortizada em quarenta anos, a partir de 1953, sendo o encargo anual de 14:377 contos.

Mas, porque as necessidades públicas excederam largamente as previsões e ao mesmo tempo o custo da utilidade se agravou, não foi ainda possível completar a rede telefónica de maneira a poder corresponder à importância da sua missão. E isto não obstante se terem despendido com este e outros serviços nos últimos quinze anos cerca de 640:000 contos, para os quais os C. T. T. contribuíram com 220:000 das suas receitas próprias.

Mas, apesar de estes volumosos investimentos terem sido predominantemente aplicados na rede telefónica, o certo é que neste sector ainda hoje se notam as maiores deficiências. Impõe-se, por isso, um esforço suplementar de realizações que eleve a rede ao nível conveniente.

Bastam alguns elementos para demonstrar a urgência dos trabalhos tendentes ao melhoramento dos serviços: os postos telefónicos automáticos apenas representam 23 por cento do conjunto; nas redes locais ainda há 41 por cento de linhas aéreas e nas redes urbanas não vai além de 12 por cento a percentagem das instalações em cabos, requisito essencial para se obter um serviço de boa qualidade e rendimento.

Acrescente-se que, não obstante se terem montado 22:000 telefones em 1950 e 1951, no fecho deste último ano ainda havia por instalar 8:500 unidades, o que revela a necessidade de dar urgentemente maior amplitude ao serviço telefónico nacional.

Da correcção das previsões de 1936 em função das tendências do movimento nos últimos anos resulta que serão precisos mais cerca de 30:000 postos. Para já, inclui-se no plano uma verba que permite a instalação de 14:000 e a montagem de, aproximadamente, 85:000 quilómetros de linhas interurbanas e regionais nos próximos seis anos.

Prevê-se que a verba inscrita tenha a seguinte aplicação:

	Contos
Telefones	320:000
Telégrafos	10:000
Edificações	50:000
Diversos	20:000
	<hr/>
<i>Total</i>	400:000
	<hr/>

Além desta importância, há a contar com o autofinanciamento dos C. T. T., cujos recursos hão-de contribuir também para a expansão dos serviços e melhoria das suas possibilidades, corrigindo assim a diferença apontada entre o número de telefones que se prevê ser indispensável montar até 1958 e o daqueles que será possível instalar com a importância inscrita no plano.

As verbas para fazer face aos investimentos projectados nas comunicações e transportes são as seguintes:

Quadro dos investimentos nas comunicações e transportes

1) Portos:

	Contos
A) Porto de Lisboa:	
Conclusão da plano de melhoramentos de 1946	284:000
Doca seca	200:000
	<hr/>
	484:000
B) Portos do Douro e Leixões:	
Ampliação do porto comercial	175:000
Cais de Gaia	35:000
	<hr/>
	210:000
C) Outros portos:	
Obras novas e conclusão de obras em curso:	
Viana do Castelo	20:000
Aveiro	50:000
Peniche	15:000
Portimão	17:000
	<hr/>
<i>A transportar</i>	102:000
	<hr/>
	694:000

		Contos
<i>Transporte</i>	102:000	694:000
Faro-Olhão	10:000	
Horta	6:000	
Figueira da Foz	38:000	
Funchal (1. ^a parte)	65:000	
	221:000	
		915:000
2) Aeroportos		70:000
3) Caminhos de ferro — Reequipamento, renovação da via e electrificação do ramal de Sintra		300:000
4) Marinha mercante:		
Dois navios para as carreiras de África	600:000	
Dois navios-tanques	180:000	
	780:000	
5) Aviação civil		75:000
6) Correios, telégrafos e telefones		400:000
		2.540:000
		2.540:000

X

Escolas técnicas

O desenvolvimento económico do País está dependente em elevado grau da qualidade da sua técnica e da perfeição da mão-de-obra de que dispõe. Foram já lançadas com a reforma do ensino técnico profissional as bases indispensáveis à conveniente preparação de técnicos e aperfeiçoamento de operários especializados, mas não tem sido possível até agora tirar dessa reforma o necessário rendimento por carência de edifícios escolares apropriados e de instalações oficinais devidamente apetrechadas.

Vai, por isso, procurar-se, através de várias realizações, intensificar o ensino profissional, de forma a satisfazer às exigências da técnica moderna e às próprias necessidades da obra de fomento que o presente plano se propõe levar a efeito.

O programa de escolas a construir corresponde ao plano de obras

publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 37:028, de 25 de Agosto de 1948, combinado com o disposto no Decreto-Lei n.º 38:277, de 31 de Maio de 1951.

Não se trata, pois, de um programa completo destinado a dotar todos os institutos e escolas de ensino técnico profissional com instalações próprias e adequadas, em obediência ao preceituado na base XXIX da Lei n.º 2:025, de 19 de Junho de 1947, mas somente de um conjunto de realizações correspondentes às necessidades consideradas mais urgentes pelo Ministério da Educação Nacional.

Na ordem de prioridade estabelecida tem-se especialmente em vista obter o descongestionamento das escolas dos centros urbanos mais importantes e atender prementes necessidades que se verificam nas actuais instalações das escolas industriais e comerciais.

Abrange o programa a conclusão de várias obras em curso, a construção de onze escolas novas e a adaptação, ampliação e melhoramento de numerosas escolas existentes.

De harmonia com o esquema elaborado, os trabalhos a executar são os seguintes:

	Contos
a) Conclusão de obras em curso:	
3 escolas técnicas elementares	15:000
5 escolas novas para o ensino profissional	50:600
5 adaptações, ampliações e melhoramentos das escolas existentes	12:900
	<hr/>
	78:500
b) Obras novas:	
6 escolas técnicas elementares e 2 escolas indus- triais femininas	72:500
5 escolas novas para o ensino profissional	40:500
Adaptação, ampliação e melhoramento de escolas existentes	8:500
	<hr/>
	121:500
	<hr/>

Financiamento do Plano

Importa agora determinar os meios e a ordem de financiamento do plano, cujos investimentos totais na metrópole somam 7.500:000 contos, a que cumpre adicionar 1.500:000 destinados a completar o financiamento da 1.^a fase do plano do ultramar, na parte que não pode ser coberta pelos recursos próprios das províncias ultramarinas.

1. Na hierarquia dos recursos destinados à cobertura dos encargos do plano, o primeiro capítulo respeita às disponibilidades resultantes do jogo normal das forças orçamentais.

A estimativa da contribuição que o Orçamento Geral do Estado poderá dar para o financiamento do plano de fomento de 1953-1958 tem de fazer-se pela determinação do valor das despesas extraordinárias a que durante aquele período será possível assegurar cobertura, deduzido dos encargos daquela natureza, que, embora não constituindo investimentos incluíveis no plano, não poderão deixar de ser satisfeitos pelo Governo.

A experiência registada pelas contas públicas dos últimos anos mostra que as despesas extraordinárias poderão manter-se em um nível anual médio de 1:250 milhares de contos, com as coberturas seguintes:

	Contos
Sobras das receitas sobre as despesas ordinárias	700:000
Produto da venda de títulos ...	300:000
Rendas a tomar pelas caixas de previdência	250:000
	1.250:000

Nem todo este montante deve, porém, considerar-se aplicável ao financiamento em estudo, uma vez que, além de despesas militares a que não pode deixar de atender-se em virtude de compromissos internacionais e das exigências da defesa do País, outros encargos há que têm de ser satisfeitos, embora não possam ser incluídos entre as despesas directamente reprodutivas, constantes do plano.

No orçamento para 1952, as despesas extraordinárias atingem

1:330 milhares de contos, que se dividem entre as três categorias indicadas pela maneira seguinte:

Despesas militares	592:500
Despesas susceptíveis de serem incluídas no plano	307:600
Outras despesas extraordinárias	429:900
	<hr/>
	1.330:000
	<hr/>

Como este ano foi ainda possível utilizar, para cobertura de despesas extraordinárias, 90 milhares de contos provenientes do Plano Marshall, com que não há que contar no futuro, o montante total corresponde, *grossó modo*, aos 1:250 milhares de contos atrás indicados como nível anual médio e que, deduzidos dos encargos militares e das outras despesas extraordinárias, deixarão para o financiamento do Plano de Fomento 227,5 milhares de contos.

A manterem-se as possibilidades de cobertura estimadas — e tudo indica que constituem mínimo com que pode contar-se, não sendo prudente, por enquanto, ir mais além nas previsões —, esta cifra de 227,5 milhares de contos só poderá ser aumentada na medida em que for possível fazer reduções nas outras duas categorias.

Pelo que respeita à terceira, não é de prever possibilidade de compressão. Praticamente excluídos do orçamento os encargos extraordinários de natureza sumptuária, este grupo compreende apenas ou despesas de interesse económico, embora de reprodutividade indirecta — como as estradas, o fomento mineiro, o cadastro da propriedade rústica —, ou encargos com a elevação do nível sanitário, cultural ou social do País, que também não podem eliminar-se — como construção de edifícios escolares, hospitais, abastecimentos de águas, etc.

Sendo assim, só da redução de encargos militares poderá esperar-se possibilidade de aumento da contribuição orçamental directa para o financiamento do plano.

Os compromissos militares internacionais atrás aludidos terminam em 1945 e é de prever que os outros encargos da mesma natureza tendam também para o desaparecimento pela progressiva realização dos planos respectivos. Como, porém, tudo aconselha a não ser demasiado optimista nas previsões, computa-se em 272,5 milhares de contos o acréscimo que

por tal motivo poderá dar-se a partir de 1955 às dotações orçamentais do plano, que subirão assim para 500:000 contos.

Calcula-se, pois, com suficiente segurança, que o Orçamento Geral do Estado poderá contribuir para o financiamento do Plano de Fomento com 227,5 milhares de contos em cada um dos anos de 1953 e 1954 e com 500 milhares anuais no período de 1955 a 1958, num total, portanto, de 2:455 milhares de contos durante os seis anos.

2. No domínio dos fundos especiais, directa ou indirectamente relacionados com o desenvolvimento da nossa economia, encontra-se em lugar dominante o Fundo de Fomento Nacional, criado pelo Decreto-Lei n.º 37:354, de 26 de Março de 1949, no qual se incorporaram os títulos e créditos do Estado resultantes dos financiamentos ou participações em grandes empreendimentos de fomento. Nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 37:724, de 2 de Janeiro de 1950, e artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37:853, de 30 de Junho do mesmo ano, podem incluir-se anualmente nos planos de aplicação de capitais diversas formas apropriadas de financiamentos, tais como subscrições e compras de acções ou obrigações e contratos de empréstimo, com as devidas garantias de reembolso.

Os excedentes, até 1958, das receitas apuradas sobre os encargos com base nas operações activas realizadas a esta data computam-se em 231:500 contos de amortizações e 124:600 de juros, o que perfaz 356:100 contos de recursos próprios do Fundo aplicáveis a fins incluídos no plano.

Nas disponibilidades oriundas das promissórias do fomento nacional, que são títulos de crédito a médio prazo, criados pelo Decreto-Lei n.º 38:415, de 10 de Setembro de 1951, e dentro do limite da emissão, legalmente fixado em 500:000 contos, encontra-se livre actualmente a quantia de 17:200 contos. Há, porém, que contar com os reembolsos contratuais até 1958, que, permitindo novas emissões por valores correspondentes, poderão libertar recursos aplicáveis ao plano. Tal recuperação por amortizações eleva-se a 115:900 contos. Mas há que contar ainda com 200:000 contos colocados em financiamentos para construção das barragens do Cabril, Salamonde e Caniçada, já iniciadas em antecipação do plano, os quais devem considerar-se também entre as suas coberturas, por aquelas obras nele terem sido incluídas pelo seu custo total. Calculam-se, assim, em 333:100 contos as coberturas que desta origem poderão advir para execução do plano.

Os recursos externos provenientes do Plano Marshall — fundos de contrapartida e empréstimos — a aplicar depois de Janeiro de 1953 a des-

pesas incluídas no plano, somam 173:500 contos, que, juntos às verbas anteriores, totalizam 862:700 contos de contribuição do Fundo dentro do quadro dos seus actuais recursos.

Como, porém, deve vir a incorporar-se nele o Fundo de Fomento Industrial, acrescentam-se àquele montante 20:000 contos correspondentes a rendimentos e recuperações de capital dos investimentos respectivos, computando-se em 880:000 contos o total de recursos a obter do Fundo de Fomento Nacional.

3. Deve ainda contar-se, no quadro do financiamento, com o Fundo de Fomento de Exportação, instituído pelo Decreto-Lei n.º 37:538, de 2 de Setembro de 1949. As receitas e despesas tiveram a seguinte evolução nos dois anos completos do seu funcionamento:

Designação	1950	1951
Receitas	49:558	43:256
Despesas	10:358	13:616
<i>Saldos</i>	39:200	29:640

Como indicam estes números, os saldos anuais médios foram de 34:420 contos. Prudentemente, todavia, perante a evolução do nosso comércio externo e dos seus possíveis reflexos nos recursos e encargos do organismo, calcula-se apenas em 15:000 contos o saldo anual disponível. Assim, poderá este Fundo contribuir em seis anos com 90:000 contos para a cobertura dos encargos financeiros do plano. Mas, com base nas disponibilidades actuais, que se elevam a 97:088 contos, e tendo em conta as receitas a cobrar e as despesas a fazer até ao fim de 1952, o volume do seu contributo pode alcançar 180:000 contos, a aplicar especialmente no fomento das indústrias exportadoras e de outras actividades que, pela sua produção, concorram para a redução de compras ao estrangeiro.

4. No plano de aplicação de capitais para 1951, elaborado nos termos do Decreto-Lei n.º 37:440, de 6 de Junho de 1949, calculou-se em 450:000 contos o montante das disponibilidades anuais para a constituição de reservas das caixas de previdência, tendo-se-lhes designado o seguinte destino:

	Contos
Imóveis	100:000
Títulos do Estado	250:000
Títulos de empresas privadas ...	100:000
	<hr/>
	450:000
	<hr/>

O saldo disponível das caixas sindicais e das caixas de reforma e previdência foi, todavia, de cerca de 500:000 contos nos últimos dois anos.

Podia, pois, com segurança computar-se neste montante o efectivo disponível em cada ano do próximo sexénio. Prudentemente, porém, baseia-se o cômputo em 450:000 contos.

Pensa-se que durante os anos de 1953 a 1958, por efeito da manutenção ou desenvolvimento das receitas e da limitação das construções e aquisições de imóveis, se poderá elevar a 150:000 contos anuais a contribuição das caixas para o financiamento de empresas ou 900:000 contos no sexénio.

Além destes 900:000 contos, há que contar com aplicações do programa de 1951, ainda não efectivadas, e que se referem a investimentos incluídos no plano, num valor mínimo de 50:000 contos, e também com as disponibilidades de 1952, computadas com segurança em 500:000, cuja distribuição não foi ainda feita. Podendo o Estado, em vista da situação da tesouraria, prescindir este ano da colocação dos 250:000 contos de rendas que normalmente deveriam caber-lhe, os recursos de 1952 aplicáveis ao plano ascendem a 450:000 contos, ficando ainda 50:000 para aplicações em imóveis.

Assim, adicionando aos 900:000 contos previstos no período de 1953-1958 os 500:000 disponíveis dos anos de 1951 e 1952, obtém-se um total de 1.400:000 contos como contribuição das caixas de previdência para a realização do Plano de Fomento.

5. Ao enumerar os meios que podem ser postos ao serviço do financiamento do fomento nacional para seis anos, há-de naturalmente contar-se com o potencial de crédito apresentado pelas instituições respectivas e que poderiam tomar o caminho deste sector da economia.

Os números relativos às principais rubricas do balanço das referidas instituições em 1951 são as seguintes, segundo o último relatório do banco emissor:

BANCOS E BANQUEIROS:

	Contos
Caixa (a)	3:522
<hr/>	
Crédito:	
Carteira comercial	5:666
Empréstimos	2:826
<hr/>	
<i>Soma</i>	8:492
<hr/>	
Carteira de títulos de crédito	(b) 1:399
Depósitos à ordem	11:042
Proporção caixa/depósitos (percentagem)	31,9
Proporção crédito/depósitos (percentagem)	71,7
<hr/>	
CAIXAS ECONÓMICAS:	
Caixa (a)	2:686
<hr/>	
Crédito:	
Empréstimos	5:458
Carteira de títulos	(b) 849
<hr/>	
Depósitos:	
À ordem	8:125
A prazo	147
<hr/>	
<i>Soma</i>	8:272
<hr/>	
Proporção caixa/depósitos (percentagem)	33,1
Proporção crédito/depósitos (percentagem)	66,2
<hr/>	

(a) Apenas dinheiro em cofre e depósitos no Banco de Portugal.

(b) Em 1950.

Uma primeira aproximação relativamente à capacidade dos bancos e banqueiros resulta do exame de confronto entre as reservas efectivas de caixa e o mínimo de segurança, que a lei computa em 20 por cento.

As reservas nos últimos anos suplantam largamente aquele mínimo e apresentam, em face das quantias depositadas em 1951, uma margem de 1.300:000 contos. Quanto às caixas económicas, por não haver obrigatoriedade de um mínimo de reserva para o estabelecimento mais representativo — a *Caixa Geral de Depósitos* —, a estimativa torna-se menos segura. Porém, o excesso pode considerar-se superior a 200:000 contos, se se tomar um mínimo de reserva de 30 por cento. Com base em tais elementos vemos numa segunda aproximação que, teòricamente, os institutos de crédito podem dispor para fins de fomento de um mínimo de 1.500:000 contos. Todavia, a aplicação destes recursos não pode exceder limites prudentes e há-de pressupor-se sempre a manutenção de um grau de liquidez compatível com a flexibilidade exigida no sistema bancário pelas flutuações da balança de pagamentos, sobretudo se se tiverem em conta as contingências das trocas comerciais, o aumento das importações resultantes da execução do plano e uma política selectiva baseada nas conveniências monetárias.

Por isso mesmo, e apesar de a situação do banco emissor revelar ampla margem de capacidade de crédito para suporte da acção das outras instituições, não se computa em mais de 750:000 contos a contribuição que estas poderão directamente dar à realização do plano durante os seis anos da sua execução.

6. Entre as formas de capitalização voluntária avultam os valores concentrados nas sociedades seguradoras. As reservas técnicas das empresas subiam a 1.209:957 contos em 1950 e o total dos valores de rendimento excedia nesse ano 1.354:835 contos. Os prémios líquidos dos seguros de vida (capitais e rendas) foram naquele ano de 134:174 contos e os prémios líquidos dos seguros reais ultrapassaram um pouco 513:000 contos, tendo alcançado 171:240 contos os prémios relativos a acidentes de trabalho. Por estes números se vê a importância crescente das diversas modalidades do seguro voluntário.

Os valores de rendimento das sociedades nacionais e estrangeiras, segundo as estatísticas, tiveram as seguintes expressões em 1946 e 1951 (em contos):

Designações	1946		1951	
	Contos	Porcentagem	Contos	Porcentagem
Títulos, empréstimos sobre títulos e numérico	720:959	69,0	766:868	50,7
Prédios urbanos	260:291	24,9	611:764	40,5
Hipotecas	40:357	3,9	68:646	4,5
Empréstimos sobre apólices	22:656	2,2	64:211	4,3
	1.044:263	100,0	1.511:489	100,0

Vê-se que entre 1946 e 1951 os valores aplicados se elevaram em 467,2 milhares de contos, sendo este aumento de disponibilidades quase todo absorvido pela construção urbana e pelas hipotecas. Aos títulos e operações análogas apenas coube um aumento de 46:000 contos.

A política de construção urbana, com os seus rendimentos e lucros mais elevados, e a instabilidade do mercado de capitais atenuaram o investimento em valores mobiliários. A prever-se um aumento de valores médios, não já da ordem dos 77,8 milhares de contos anuais, como no sexénio de 1946-1951, mas de 50:000 contos, teremos 300:000 contos de disponibilidades nos próximos seis anos.

A orientar-se a distribuição deste acréscimo de valores na proporção das aplicações totais de 1946, não será inferior a 150:000 contos a importância a mais destinada à aplicação em títulos no sexénio.

7. Considera-se também viável, através da subscrição de títulos das empresas relacionadas com o plano, uma participação da ordem dos 125:000 contos anuais por parte dos capitalistas particulares.

Não se dispondo de elementos seguros para a determinação das possibilidades desta fonte de financiamento, foi-se prudente na estimativa.

Do ambiente de êxito e prestígio que vem progressivamente rodeando certas realizações, como as hidroeléctricas e a marinha mercante, bem como dos interesses ligados a outras, como a indústria siderúrgica e a celulose, é lícito esperar se estimulem os investimentos privados e se atraiam as disponibilidades entesouradas.

Também aqui é necessário acentuar que, não sendo largos os recursos da Nação, se torna impossível manter ao mesmo tempo um alto ritmo de construção urbana e um intenso programa de investimentos industriais.

Segundo o cálculo do Instituto Nacional de Estatística, os valores da construção de edifícios, de 1950 e 1951, foram, na metrópole, os seguintes:

Milhares de contos

Designação	1950	1951
Habitação	1:119,9	858
Comércio e indústria	263,1	267,8
Mistos e não especificados	124,4	144,7
Estado	225,4	247,7
<i>Total</i>	1:732,8	1:518,2

Deduzindo na verba «habitação», referente a 1951, 100:000 contos de construções das instituições de previdência e 60:000 de prédios das companhias de seguros, poderá contar-se com 700:000 contos de novas construções de entidades privadas, dos quais se consideram 50 por cento cobertos pelo crédito imobiliário. São, assim, de 350:000 contos os investimentos feitos por particulares, em 1951, na construção de imóveis para habitação, dos quais várias dezenas de milhar de contos poderão ser análogamente aplicados a fins de fomento.

Estes números mostram que uma ligeira atenuação do ritmo da construção urbana poderá, acrescida à capitalização normalmente feita por particulares sob a forma de subscrição de títulos de empresas privadas, produzir anualmente para cobertura do plano uma média de 125:000 contos.

8. Embora se espere poder levar a cabo o Plano de Fomento sem auxílio financeiro externo em escala que diminua a posição de prestígio e independência mantida desde 1928, considera-se conveniente, para ter assegurada a sua realização, contar com a possibilidade de certos recursos provenientes do exterior, ou por meio de um crédito que só será utilizado pelo Governo se se mostrar indispensável — com montante limitado e prazo não longo de reembolso —, ou por meio de operações destinadas a certos investimentos para os quais tal modo de financiamento se mostre adequado.

Julga-se que tal recurso eventual não deverá exceder 1.200:000 contos.

Além das verbas indicadas anteriormente, contam-se nesta alínea 100:000 contos de um empréstimo à província de Angola em negociação com a Companhia dos Diamantes.

9. Alguns empreendimentos incluídos no plano devem ficar a cargo de empresas ou entidades que, por aplicação de rendimentos ou recursos próprios, podem suportar no todo ou em parte os respectivos custos.

Assim, as empresas de navegação marítima contribuirão com 380:000 contos para a construção dos navios incluídos no plano; a Sacor realizará com os seus próprios meios a ampliação e remodelação da refinaria, orçadas em 280:000, e espera-se que as hidroeléctricas do Zêzere e do Cávado possam, do rendimento das suas explorações, concorrer para os aproveitamentos que se encontram em via de construção com 40:000 e 48:000 contos, respectivamente. Finalmente, as administrações autónomas dos portos de Lisboa e do Douro e Leixões aplicarão 50:000 contos de recursos próprios à execução das obras previstas.

Das fontes acima indicadas incluem-se, por isso, no plano 790:000 contos, parte já realizada e a restante a realizar, à medida que se forem efectivando os empreendimentos.

10. Finalmente, há que contar com os recursos tidos como prováveis e que deveriam ser incluídos em alguns dos números anteriores, mas que, pelo seu carácter contingente ou pela incerteza na forma da sua utilização, não foram neles considerados.

Esses recursos são os seguintes:

	Contos
Reembolsos do empréstimo do Estado a Moçambique (até 1958)	4:200
Antecipação do pagamento por amortizações ao Fundo de Fomento Nacional	130:500
Eventual mobilização de títulos da carteira do Estado	160:000
	<hr/>
	374:700
	<hr/>

A primeira verba poderá, a verificarem-se as previsões mínimas em que se baseou o cálculo das disponibilidades orçamentais, reforçar a contribuição do Estado para a realização do plano. A terceira, que resultará da efectivação de negociações encetadas para a amortização da posição do Estado, como accionista privilegiado nalgumas empresas, poderá ser aplicada pela mesma via. Quanto à segunda, trata-se do reembolso, para além da amortização contratual, de um empréstimo do Fundo de Fomento Nacional.

As três rubricas indicadas somam 374:000 contos, de que apenas se inscrevem, por preocupação de segurança, 350:000.

11. Em resumo, o quadro do financiamento do plano pode estruturar-se como segue:

Recursos:

	Contos
1) Orçamento do Estado	2.450:000
2) Fundo de Fomento Nacional	880:000
3) Fundo de Fomento de Exportação	180:000
4) Instituições de previdência	1.400:000
5) Instituições de crédito	750:000
6) Empresas seguradoras	150:000
7) Participações directas de entidades particulares	750:000
8) Crédito externo e operações especiais	1.300:000
9) Autofinanciamento	790:000
10) Outros recursos	350:000
	9.000:000

Aplicações:

Plano de investimentos na metrópole	7.500:000
Contribuição da metrópole para o plano de investimentos do ultramar (1. ^a fase)	1.500:000
	9.000:000

PARTE II

U L T R A M A R

1. Os planos de fomento das províncias ultramarinas estão em estreita ligação com os que foram elaborados para a metrópole. Se não foi julgado conveniente estabelecer mais íntima dependência entre uns e outros, isso se deve ao particularismo que certos aspectos da economia ultramarina

oferecem, não só derivado do regime de autonomia financeira de que gozam as províncias ultramarinas, como ainda da própria e vária natureza da vida dos diferentes territórios.

2. Ao procurar estruturar os planos do ultramar, de maneira que formassem com os da metrópole um todo harmónico, houve que, como é lógico, assegurar primeiramente a homogeneidade entre os planos das várias províncias ultramarinas. Tal objectivo foi em grande parte alcançado, apesar da enorme soma de obstáculos que a diversidade das condições económicas das províncias oferece. Os escassos rendimentos de umas em comparação com os animadores saldos de outras; o carácter predominantemente urbano, ou comercial, ou de plantação, a par dos aspectos em que se verifica a necessidade de reconstruir economias destruídas, ou melhorar o nível de vida de populações estabilizadas, ou ainda atender às exigências do crescimento e promover o povoamento de outras — todas estas e outras distintas situações tornam sobremaneira complexa a tarefa de enquadrar na mesma fórmula planos que terão de atender a exigências tão diferenciadas.

Se para não desprezar os verdadeiros interesses do fomento das províncias — ou sacrificá-los a uma excessiva preocupação de disciplina — houve, por vezes, que deixar ficar algumas rubricas, embora não sendo comuns a todas as províncias, não se julgou que o facto pudesse acarretar grave desacerto na economia do plano.

3. Ainda que em algumas províncias ultramarinas, de velha formação e de vida equilibrada, se pudesse admitir que o progresso fosse remetido ao ritmo normal de uma contabilidade comedida e cautelosa, já o mesmo se não compreenderia naquelas que, por sua natural condição de enormes reservatórios de recursos e largos campos de acção abertos ao povoamento nacional, precisam de reforçadas energias para impulsionar o mais rápido aproveitamento das suas riquezas; e, em qualquer dos casos, não sofreria o tempo em que vivemos, e muito especialmente o ambiente de realizações a que em Portugal nos habituámos, que fosse deixado à rotina morosa dos anos o que por nosso esforço pudesse ser antecipado. E porque não negamos este período renovador nem queremos quebrar ou interromper — mas sim vivificar — o ciclo de progresso que a Nação empreendeu, havíamos de procurar formular, para todas as províncias do ultramar, planos que lhes permitissem antever o futuro com perspectivas ainda mais animadoras.

4. É evidente que a possibilidade de obter investimentos teria de con-

dicionar a envergadura dos planos. E não seria fácil nem avisado, para as terras em crescimento, encarar de chofre, ou inscrever para realizar em determinado prazo, todos os objectivos que estejam no horizonte das suas naturais ambições. Tal procedimento poder-nos-ia arrastar para um campo em que a objectividade realista pudesse ser comprometida e, com ela, a efectivação das obras também. Sem se ser mesquinho, nem sequer modesto, procurou-se o justo equilíbrio atribuindo às províncias ultramarinas planos que estejam dentro das possibilidades de execução e que lhes hão-de permitir alcançar muitas das suas maiores aspirações, acarretando consigo um apreciável esforço financeiro — julgado, no entanto, perfeitamente suportável.

5. Pode afoitamente dizer-se que se pretende fazê-las beneficiar não apenas da utilização do total das receitas próprias como ainda de vários financiamentos, entre os quais os que a metrópole — por si ou por seu intermédio, por garantia de empréstimo a juro baixo ou sem juro algum, como no caso de Timor — decide tomar à sua conta.

6. Nestes planos, feitos, como se diz, com segurança, não deixarão de estar por vezes previstos para o futuro alguns trabalhos que não serão apenas a continuação daqueles cujo início terá lugar desde já, mas ainda outros derivados dos estudos anunciados. É a continuidade e vitalidade na acção. E se noutros tempos não seria seguro contar com os resultados de simples projectos e atribuir-lhes, por isso, grande valor ou significado, nós podemos hoje confiar que eles, tendo princípio e integral realização, hão-de também prosseguir.

7. Consistem os planos em alguns empreendimentos, todos de real mérito, de evidente interesse para o fomento das províncias e de bem definida concretização. Não se dispersam em pequenas actividades nem substituem ou acabam com as que normalmente decorrem em cada província.

Têm assim grandeza, oportunidade e simplicidade, o que se traduzirá por interesse e possibilidade de urgente realização.

A sua existência não significará, portanto, que outras actividades cessaram e que outras obras importantes não sejam levadas a efeito. Hão-de continuar nas várias províncias os mesmos serviços públicos — porventura modificados em alguns casos especiais —, para dar execução a tudo o que os planos não abrangem.

Quanto à simplicidade, atrás referida, entenda-se que ela não en-

volve o sentido da facilidade de execução, pois que por vezes à grandeza da obra e suas consequentes dificuldades é ainda aliada a exigência de grande capacidade organizadora e realizadora para poder levar a cabo empreendimentos, vastos e complexos, para os quais toda a experiência é pouca e a mais alta competência é requerida.

8. Dividem-se os planos em duas grandes rubricas. Para a primeira, «Aproveitamento de recursos e povoamento», não seria possível, sem amesquinhar ou alterar as concepções, encontrar uma perfeita unidade em todas as províncias, tão diferentes são as suas condições económicas. Por isso nela figuram apenas os trabalhos que mais interessam a cada uma e que neste momento se apresentam viáveis.

Novamente se sublinha que isto não quer dizer que nada mais haja que fazer ou nada mais se faça dentro do âmbito que a rubrica abrange; pelo contrário, os serviços próprios de cada província continuarão como até aqui a exercer a sua acção e a tomar iniciativas. A limitação, ou escolha, agora feita significa somente que, ou porque os assuntos não estão devidamente amadurecidos, ou porque estudos decorrem, ou porque o volume de certas obras não tinha real envergadura, ou ainda, e decisivamente, porque não é possível destinar maiores somas para financiamentos, se destacaram para o plano unicamente as obras mais aconselháveis e exequíveis.

Uma referência especial merecem os problemas de povoamento. A exploração do solo e das riquezas naturais que se oferecem, a criação de melhores condições de vida aos habitantes dos territórios, a mais vasta ocupação da terra por colonos portugueses e a colocação no ultramar dos excedentes demográficos metropolitanos constituem um conjunto de razões que determinam que por todos os meios se promova o povoamento do ultramar. É, pois, o povoamento, por si próprio e pelos reflexos que acarreta para o geral da economia, um dos primaciais objectivos destes planos.

Mas, se é perfeitamente admissível e justificável que se deseje intensificar o povoamento, também com justiça se deverá reconhecer que o problema não tem sido descurado. Muitas tentativas de colonização dirigida têm sido levadas a efeito, em Angola e Moçambique, umas pelo Estado, outras por empresas privadas. E se nem sempre os resultados foram animadores, podemos no entanto afirmar que elas conseguiram dar a essas províncias, sobretudo a Angola, uma boa parte da base do seu povoamento europeu.

Mas, além disso, o Estado tem custeado a ida para o ultramar de

certos colonos que se apresentam com colocações asseguradas, aliviando assim as pequenas empresas dos grandes encargos que onerariam o seu transporte e dificultariam o povoamento; e tem auxiliado a indústria da pesca; e tem promovido, sobretudo pelo Governo de Angola, a fixação de núcleos de colonização agrícola e apoiado as cooperativas; e tem facilitado o desenvolvimento de empreendimentos, tais como a cultura do chá em Moçambique, e o apetrechamento industrial e todas as actividades que permitem empregar um maior número de braços e que por esse motivo os pedem à metrópole. Poder-se-ia dizer que, da enorme actividade oficial destes últimos tempos, muito pouco teria sido feito que não contribuisse para o povoamento do ultramar.

Severas críticas são por vezes feitas a alguns dos sistemas acima indicados, nomeadamente a concessão de passagens gratuitas, por vezes sujeitas a fraudes que acarretam perniciosos resultados. Muito haverá que mereça reparo e reforma, como já tem merecido.

Mas o Governo, nas obras que promove agora, muito especialmente nas de electrificação e rega, importantes e dispendiosas, se não tem em vista criar uma tentadora abastança, pelo menos procura assegurar uma decente modéstia.

Quanto à segunda rubrica: «Comunicações e transportes», não apresentou qualquer dificuldade a sua ordenação. Portos, navios, rios, canais, estradas, pontes, caminhos de ferro, aeródromos, foram e são elementos indispensáveis para a economia e a sua existência eficiente constitui o mais claro e seguro contributo que o Estado poderá prestar à melhoria das condições económicas.

Julga-se, pois, que os planos ficaram harmónicamente ligados e que as inscrições feitas revelam perfeitamente as dominantes económicas de cada província.

9. Para além dos planos outras actividades, económicas ou não, subsistem e fazem parte da vida de uma província. Embora se deva ter em mente que é necessário evitar a pulverização das dotações em pequenas obras de utilidade porventura discutível, não deixará de ser objecto de atenção tudo o que seja de real interesse, tal como hospitais, moradias, obras de abastecimento de água e de fomento agrícola, florestal, pecuário e industrial, pequenos trabalhos portuários, pontes, a actividade cultural, a investigação científica e o muito mais que constitui o complexo da vida moderna e de cuidados a que o Estado tem de atender.

Por isso, lá continuam não só os serviços e as dotações dos orçamen-

tos ordinários, como parte das próprias receitas provenientes dos saldos e que irá alimentar a despesa extraordinária.

Portanto, sem perturbar o ritmo previsto no que se considera essencial, o plano virá trazer um novo incremento à vida progressiva do ultramar.

Restaria apenas a dúvida sobre o destino ou a repartição dos saldos apurados nas províncias. Punha-se, neste momento, o problema financeiro.

10. Salvo o caso especial de Timor, cuja reconstrução prossegue, e à excepção de Cabo Verde, que, por motivo das secas dos últimos anos, tem sido auxiliada pelo orçamento metropolitano, todas as províncias apresentam invariavelmente os seus orçamentos equilibrados e ocorrem com as suas receitas ao pagamento de todas as despesas e obras.

Os orçamentos ordinários consignam as necessidades normais, que se entende podem ser satisfeitas pelos rendimentos previstos, deixando para a despesa extraordinária o suprir das deficiências nas dotações ordinárias e a consideração das obras de maior vulto que só por virtude de saldos abundantes se poderiam encarar.

Tem sido assim que se tem trabalhado de há um quarto de século para cá, com os bons resultados de todos conhecidos. Algumas vezes se recorreu a empréstimos, sobretudo quando os saldos escassearam e as obras se impunham.

Os planos agora apresentados vão permitir que o orçamento ordinário siga o seu curso regular, interferindo apenas em parte das tabelas de despesa extraordinária, sem, contudo, lhes retirar as possibilidades de ocorrer não só a encargos de facto permanentes, que algumas delas inscrevem, como ainda a obras diversas que não conviria deixar de executar.

Mas a verdade é que de alguma maneira se terão de procurar receitas. E se ao empréstimo, de várias proveniências, se haverá de recorrer, nalguma proporção, não poderemos deixar de considerar como primeira e mais importante fonte os recursos próprios de cada província.

11. Por isso, todo o cuidado e zelo na obtenção e arrecadação de fundos e economia nos gastos improdutivos são poucos, se queremos ver realizar obras que, conduzindo ao engrandecimento dos territórios, promovam a prosperidade geral e o crescente progresso, revertendo assim em benefício dos próprios contribuintes e no alargamento da sua proveitosa esfera de acção.

Cabo Verde

1. A província de Cabo Verde tem vivido em difíceis e por vezes angustiosas situações por motivo das secas, que causaram a ruína da agricultura e da pecuária. O Governo da metrópole tem acudido com auxílios financeiros e de várias natureza para aquisição de mantimentos e obras de fomento.

2. Embora pareça difícil conseguir resolver o problema económico do arquipélago sem contar com a emigração anual de certo número de pessoas — e isso se está tentando fazer para as outras províncias de África, especialmente para S. Tomé —, torna-se imperioso fomentar o desenvolvimento dos recursos de que se dispõe, aproveitando as terras para culturas, fazendo captações de águas, repovoamentos florestais, criando as condições para o melhoramento pecuário, assim como cuidar do melhor apetrechamento do porto de S. Vicente e da preparação dos aeródromos e considerar o problema dos transportes marítimos entre as ilhas.

3. Por força dos Decretos-Leis n.ºs 33:508 e 35:666 têm operado no arquipélago algumas brigadas técnicas, que tem efectuado estudos e trabalhos hidrogeológicos, florestais e pecuários, sobretudo nas ilhas de Santo Antão e Santiago, custeados parte pelo orçamento da província e parte pelo da metrópole. Até à data coube a esta contribuir com o total de 12:303 contos.

Considera-se necessário intensificar os trabalhos e alargá-los a outras ilhas, nomeadamente e para já às do Fogo e de S. Nicolau, para o que se projecta atribuir uma dotação de 45:000 contos para os seis anos, assim distribuídos:

Santo Antão	17:000
Santiago	16:000
Fogo	7:000
S. Nicolau	5:000

4. O problema do abastecimento de águas, se importa para a agricultura, também não deixa de interessar para as próprias populações, entre as quais a cidade da Praia, cujo projecto está elaborado. No entanto, entendeu-se que o plano não deveria abranger este aspecto urbano,

deixando esse cuidado para os orçamentos ordinários. E se neste plano se consigna uma rubrica para sondagens hidrogeológicas, é na intenção de que venha a adquirir-se aparelhos e a efectuar trabalhos que, podendo, sem dúvida, aproveitar a qualquer ilha ou povoação, se destinam, sobretudo, a tentar encontrar água para abastecer em boas condições a navegação do porto de S. Vicente.

5. Este porto, constituindo apreciável valor económico, mereceu que lhe fosse prestada toda a atenção. Não se podendo concretamente conhecer quais os melhoramentos que será necessário e possível introduzir-lhe — está neste momento uma missão procedendo *in loco* a esse estudo —, tem-se como premissa que se deve pretender torná-lo frequentado pela navegação de longo curso que precisa abastecer-se de combustíveis e água, e ainda apetrechá-lo para atender às necessidades da navegação entre as ilhas; em suma: facilitar e embaratecer os abastecimentos de combustível e água e as reparações locais.

Se bem que haja que aguardar os resultados dos estudos, presume-se que não se deva ir muito além de um cais de atracação para petroleiros e outros navios e de um plano inclinado para barcos de cabotagem. Neste sentido se inscreveu uma dotação, que poderá, no entanto, ser susceptível de ajustamento.

6. Pelo que respeita aos transportes marítimos entre os portos e entre as ilhas, de passageiros e carga, feitos em condições deficientes, o Estado ver-se-á na necessidade de adquirir unidades adequadas para esse serviço, se entretanto, como é para desejar, entidades privadas o não tomarem à sua conta.

7. A inscrição, feita no plano, da dotação para o aeroporto da ilha do Sal corresponde unicamente ao registo de uma obra a fazer na província e incluída no Plano de Fomento, embora decorra inteiramente a cargo do Ministério das Comunicações.

Nos aeródromos de Santiago e S. Vicente encaram-se pequenos melhoramentos que lhes permitam as ligações aéreas entre eles e com o do Sal.

8. Não se confina às rubricas deste plano, evidentemente, tudo o que à vida económica de Cabo Verde interessa. O saneamento, o desenvolvimento de indústrias, entre as quais a da pesca, a instalação de serviços, a abertura e conservação de estradas e tudo o mais ficarão, como até aqui, a cargo dos recursos do orçamento normal.

9. Em resumo, o plano de fomento de Cabo Verde constará do seguinte:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:		Contos
1) Melhoramentos hidroagrícolas, florestais e pecuários	45:000	
2) Sondagens hidrogeológicas	10:000	
	—————	55:000
B) Comunicações e transportes:		
1) Porto de S. Vicente	20:000	
2) Aeroporto da ilha do Sal (a)	15:000	
3) Outros aeródromos	2:000	
4) Transportes marítimos	10:000	
	—————	47:000
		—————
	<i>Total da despesa</i>	102:000

(a) A cargo do Ministério das Comunicações.

II

Guiné

1. A província da Guiné tem a sua prosperidade baseada na produção da agricultura indígena, uma parte importante para consumo próprio e outra destinada à exportação. O seu governo tem procurado de muita maneira fomentar as culturas, recuperando terras para as sementeiras de arroz, seleccionando e distribuindo sementes, adquirindo máquinas agrícolas, promovendo plantações, estudando e difundindo novas técnicas. Muito haverá ainda a fazer nesse sentido e certamente será feito. E também se tem justamente preocupado com o desenvolvimento do sistema de transportes, terrestres, flutuantes e aéreos, pela construção de estradas e pontes, limpeza de canais e apetrechamento de portos e abertura de aeródromos.

2. Para o plano que se estabelece agora considerou-se principalmente a recuperação de terras para a agricultura em ligação com as dragagens que se recomendam no rio Geba, entre Bambadinca e Bafatá, com o fim

de facilitar a navegação nesse rio, para mais rápido transporte dos produtos entre Bafatá e o porto de Bissau; mas a mesma rubrica permitirá que se façam outros trabalhos de recuperação de terrenos, inclusivamente os situados à beira-mar, para a cultura do arroz.

3. O plano é, pois, dominado pelo problema dos transportes, de facto o mais importante. Por isso se inscrevem dotações para a conclusão da ponte-cais do porto de Bissau e seu apetrechamento, assim como para a construção de pequenos cais para serviços de lanchas em Catió, e porventura em Cacheu, e o apetrechamento destes pequenos portos e do de Bafatá, que já possui o seu cais.

4. A limpeza e as dragagens no rio Geba, acima referidas, constituem o problema de mais difícil solução. Sendo o porto fluvial de Bafatá o maior centro de exportação de amendoim para o porto marítimo de Bissau, é de toda a conveniência que a sua ligação com este último se passe a fazer sem os actuais retardos derivados do assoreamento do Geba e a consequente necessidade de esperar boas marés para o percorrer. No entanto, as dragagens implicarão pesado encargo e não poderão ser executadas sem os mais cautelosos estudos económicos. Por isso se inscreve apenas uma dotação que permita proceder a alguns trabalhos e estudos, dando assim alguns passos no sentido de se poder fazer um seguro juízo para actuar.

Estas dragagens facilitaríam também o mais rápido escoamento das águas pluviais, evitando o alagamento de alguns terrenos marginaes e, possivelmente, facultando o seu futuro aproveitamento para a agricultura.

5. A rede de estradas da Guiné tem sido sistemáticamente libertada, de alguns anos para cá, das numerosas e, algumas, perigosas jangadas para a travessia de rios e canais. Muitas pontes foram construídas, entre elas a que liga a ilha de Bissau ao continente, com um tramo levadiço para permitir a passagem de lanchas. Já hoje se pode, fora do tempo das chuvas, percorrer todo o território continental sem ser indispensável atravessar jangadas, embora com percursos aumentados. No entanto, durante as chuvas, não há possibilidade de ligações de veículos entre o norte e o sul da província, sobretudo porque o rio Corubal não permite nessa época o estabelecimento de jangadas e a passagem submersível que o atravessa está então impraticável.

Entende-se que a construção de três pontes — uma sobre o Corubal, outra sobre o Geba, para servir a importante povoação de Bafatá, e outra

sobre o Cacheu, substituindo a actual, de madeira — poderia desde já resolver a situação, embora se possa encarar para mais tarde o estudo de novas e mais curtas, mas muito mais dispendiosas, ligações. Em qualquer caso as agora preconizadas seriam sempre recomendáveis. As duas primeiras pontes estão estudadas; a última não tem apreciável importância e não oferece dificuldades.

6. Finalmente, depois de ter sido construída a pista do aeroporto de Bissau, acabando assim, pela única lógica resolução, uma indecisão de muitos anos, há necessidade de lhe dar um mínimo de instalações e de o equipar com o indispensável material. Prevê-se que a dotação inscrita possa ser suficiente para realizar as obras que bastem para os primeiros tempos.

7. Teremos, pois, como plano de fomento para a Guiné:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:

1) Defesa, enxugo e recuperação de terrenos para a agricultura	Contos 10:000
--	------------------

B) Comunicações e transportes:

1) Conclusão da ponte-cais de Bissau e equipamentos	20:000	
2) Outros cais	3:000	
3) Regularização e dragagens no rio Geba	30:000	
4) Pontes do Geba em Bafatá, do Corubal e do Cacheu, a montante de Farim	10:000	
5) Construções no aeroporto de Bissau e equipamentos	5:000	
	—————	68:000
	<i>Total da despesa</i>	78:000
		—————

III

S. Tomé e Príncipe

1. A província de S. Tomé e Príncipe, com a sua economia baseada fundamentalmente na agricultura das suas plantações, tem assistido ao declínio continuado das produções, sobretudo devido às dificuldades da

obtenção de braços para os trabalhos rurais. O problema da mão-de-obra, que há longos anos tem preocupado sèriamente a administração daquela província e, por seus reflexos, as administrações de outras províncias que lha forneciam, tem sido cuidadosamente acompanhado nos últimos anos, tendo-se tomado disposições para que as condições de trabalho sejam dignas e não faltem trabalhadores nos campos.

Considera-se como o mais aconselhável fixar nas ilhas as famílias necessárias não só ao fornecimento de mão-de-obra para as plantações, como ainda para a cultura directa e por conta própria de terrenos até aqui incultos ou abandonados. Conta-se que seja Cabo Verde, província onde se admite haver um excesso de população, que mais possa concorrer para gradualmente povoar S. Tomé, dispensando assim a contribuição de trabalhadores contratados que era pedida sobretudo a Angola e Moçambique, com sacrifício das economias próprias e com inconvenientes para as famílias indígenas.

Indispensável se torna, portanto, começar a prover desde já às reservas de terrenos e instalações convenientes. Para isso se inscreveu uma dotação que, embora não possa satisfazer à resolução completa do problema, serviria para instalar um apreciável número de famílias — cerca de 2:500 — numa 1.^a fase experimental.

2. Julgou-se conveniente que o plano considerasse, pela sua relativa grandeza para a província, os trabalhos de saneamento de pântanos e esgotos em volta da cidade de S. Tomé, o que muito há-de contribuir para o seu povoamento.

3. Quanto a trabalhos portuários, tem-se em conta a urgência de construir o cais para embarcações no porto principal, cujo projecto está elaborado, acabando assim com uma situação pouco conveniente, e encarou-se a possibilidade de realizar outras pequenas obras, especialmente na baía de Fernão Dias, que se supõe merecê-las. Do estudo desta baía pode porventura concluir-se da possibilidade económica da construção de outros trabalhos portuários que permitam a atracação de navios; nas condições actuais da baía de Ana Chaves, sujeita a calemas, não era aconselhável ir além do que neste plano se considera.

4. Consignou-se também a construção da estrada de cintura da ilha de S. Tomé, de grande importância económica para a drenagem dos produtos que descem das roças e se destinam ao porto de embarque. O seu custo total está orçado em 190:000 contos, tendo-se considerado pos-

sível a construção, durante o período do plano, duma primeira parte, avaliada em 80:000 contos.

5. Impunha-se também terminar o apetrechamento do aeroporto de S. Tomé, ultimamente dotado com uma pista capaz de receber os grandes aviões, estando portanto apto para o tráfego internacional. Por isso se lhe atribui uma dotação de 5:000 contos, que se tem como suficiente.

6. Resumindo, o plano de fomento de S. Tomé e Príncipe ficará como segue:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	Contos
1) Aquisição de terras, aldeamentos para famílias de trabalhadores e assistência agro-pecuária	80:000
2) Saneamento de pântanos e esgotos	30:000
	<hr style="width: 50px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 110:000
 B) Comunicações e transportes:	
1) Cais no porto de Ana Chaves e outros trabalhos portuários	15:000
2) Construção de parte da estrada de cintura da ilha de S. Tomé	80:000
3) Instalação e apetrechamento do aeroporto de S. Tomé	5:000
	<hr style="width: 50px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 100:000
<i>Total da despesa</i>	<hr style="width: 50px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> <hr style="width: 50px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 210:000

IV

Angola

1. O grande surto económico que em Angola se tem verificado, sobretudo nos últimos anos, as novas actividades que se formaram, as numerosas obras, do Estado e de particulares, que se levaram a cabo, aumentaram de uma maneira substancial o bem-estar e a prosperidade

dos seus habitantes, elevando o nível de vida, tanto da população civilizada como dos indígenas.

2. O crescimento das cidades, o desbravamento dos campos, a exploração do mar e do subsolo, o alargamento do comércio e das indústrias, têm atraído a Angola um volume de emigração metropolitana nunca igualado e incomparavelmente superior ao que se dirige a qualquer outra província. Por isso a sua população civilizada aumentou em proporção animadora.

É de esperar que este movimento progressivo se não detenha e, pelo contrário, prossiga em linha ascensional. O desenvolvimento harmónico de Angola, cuja vida, embora acentuadamente agrícola, se completa e equilibra mercê de numerosas actividades de outra natureza, arrastará consigo o aumento do povoamento, por todas as múltiplas e naturais maneiras por que ele se tem feito. É mesmo de contar que a maior contribuição neste campo trazida para a província o seja sem intervenção de qualquer plano oficial, mas sim espontânea e livremente, como consequência natural e lógica do crescimento.

3. Isso não significa que o Estado não encare, além dos empreendimentos em curso, outros destinados exclusivamente a fomentar o povoamento e consequentemente a riqueza de Angola. Mas não se deve esperar que eles, por mais dispendiosos que sejam, possam resolver só por si o magno problema da colocação dos excessos demográficos metropolitanos.

4. Os aproveitamentos de energia eléctrica são previstos, como não podia deixar de ser, e determinam-se não só para rega e fomento de culturas, como para as indústrias, consumo urbano e fins portuários, servindo assim, como é privilégio da electricidade, as mais variadas finalidades.

5. Fora disto, não pareceu poder-se fazer melhor escolha de outro objectivo de um plano de fomento económico do que o desenvolvimento do sistema de transportes. Se em qualquer parte eles desempenham a mais alta função na economia, em Angola, de grandes distâncias, pouca gente e terras agrestes, os transportes são a própria economia. Sem eles não vale a pena produzir. E eles só por si, como tem sucedido com os caminhos de ferro, valorizam as terras, promovem o saneamento e fomentam a produção.

Se os portos são elementos fundamentais para uma região em for-

mação e de trocas intensas com o exterior, as linhas férreas desempenham em Angola um papel de penetração e desbravamento das terras que dificilmente poderá ser superado.

Além disso, como os portos de Angola servem também para o trânsito de mercadorias de territórios estrangeiros vizinhos, torna-se recomendável que se procure conjugar o desenvolvimento da rede ferroviária atendendo aos interesses próprios do fomento e povoamento e também à necessidade de facilitar as ligações do interior de África com o mar.

6. Nestas linhas gerais assentou o plano que se apresenta. Vem ele em parte substituir o que fora aprovado pelo Decreto n.º 38:332, de 5 de Julho de 1951, chamando a si muitas das obras que a este último pertenciam; quanto ao restante, a sua execução não será prejudicada, podendo prosseguir como até aqui.

7. Os trabalhos de hidráulica agrícola previstos para o vale de Cunene foram já parcialmente aprovados e os seus planos estão elaborados na sua parte essencial. Constituem um empreendimento de grande interesse, não apenas pelo número de famílias que inicialmente ali poderão ser instaladas, trabalhando na agricultura e tendo à sua disposição terrenos de rega e de sequeiro, para agricultura e pastos, como ainda pelo impulso que desse primeiro estabelecimento poderá resultar para todo o Sul de Angola.

Prevê-se o aproveitamento de dois blocos de terrenos, um de 3:000 hectares, em Matala-Capelongo, e outro de 21:000 hectares, em Quiteve-Humbe, nos quais serão instalados alguns milhares de famílias, sem moradias económicas, dispostas em aldeamentos. Serão fornecidas passagens, preparados os terrenos e garantida assistência técnica, agro-pecuária e mecanizada, e crédito agrícola. A rega seria feita por electro-bombagem, utilizando a energia produzida pela barragem da Matala.

8. Para o vale do Cuanza foi decidido que os estudos, que ainda se não encontram suficientemente desenvolvidos, prossigam com intensidade, a fim de poder ser oportunamente considerado o aproveitamento da energia que as quedas do Duque de Bragança podem produzir, sobretudo para rega das terras do vale do Cuanza, onde se espera poder trazer para a cultura centenas de milhares de hectares.

9. Quanto às obras das Mabubas resta concluir os trabalhos previstos na sua 1.ª fase e — como desde já se encara que a energia não seja

suficiente para as necessidades da cidade, do porto e da região de Luanda — seguir imediatamente com a execução da 2.^a fase, isto é, o aproveitamento total da energia eléctrica que a barragem pode produzir, ou sejam 60 milhões de kWh.

10. O aproveitamento hidroeléctrico do Biópio, destinado a fornecer energia (38 milhões de kWh) à cidade de Benguela, à região de Catum-bela e à cidade e porto do Lobito, tem adjudicada a construção da parte principal das obras. O plano considera a dotação para o prosseguimento e conclusão dos trabalhos, incluindo a linha de transporte da energia.

11. A barragem da Matala, que produzirá 69 milhões de kWh, destina-se a fornecer energia eléctrica à cidade de Sá da Bandeira e outras povoações e à zona de povoamento do vale do Cunene, como foi referido.

12. A prospecção geológico-mineira inscrita vai ser levada a efeito sobre áreas que totalizam mais de 80:000 quilómetros quadrados, incluindo uma vasta zona no Sul de Angola. Os trabalhos serão efectuados com o auxílio da Agência de Segurança Mútua e utilizando os melhores técnicos e os mais modernos processos.

13. A continuação do caminho de ferro de Luanda, com a construção de mais 97 quilómetros de Quissol a Lui, tem desde logo o interesse de servir a zona algodoeira do Cassenge e é mais um passo em direcção à fronteira do Congo Belga e possível futura ligação com a rede dos seus caminhos de ferro. Foram previstas a construção da linha, as instalações e a aquisição de material de tracção.

14. O caminho de ferro de Moçâmedes, depois de atingir Sá da Bandeira, inflectiu para o sul pela região dos Gambos. E em Fevereiro de 1951 foi determinado que o seu traçado retomasse a direcção de leste, a partir de Sá da Bandeira (na Mucanda), tendo-se logo a seguir iniciado as obras de construção e novos estudos. Os trabalhos de rompimento e pontes, bem como os edifícios, estão prontos até Olivença-a-Nova (Capunda-Cavilongo), estando em curso o rompimento para o Quipungo. Ao mesmo tempo decorem os trabalhos de transformação da bitola de toda a linha para a via larga, desde Moçâmedes. Em Maio de 1952, conjuntamente com as importantes obras de rega do vale do Cunene, novas autorizações foram dadas para o prosseguimento da linha para leste.

Tal como sucede com o prolongamento da linha de Luanda, o pros-

seguimento do caminho de ferro de Moçâmedes para leste irá servir uma importante região de povoamento, facilitar e promover o desenvolvimento económico de vastas regiões do Sul de Angola e caminhar na direcção da fronteira com a Rodésia do Norte, na possibilidade futura de vir a entroncar na sua rede.

Este plano prevê a transformação da linha já existente e a construção de mais cerca de 600 quilómetros de linha, até atingir Cuanavale, incluindo a ponte sobre o rio Cunene. As instalações e aquisições de material circulante também estão consideradas.

15. No que respeita ao porto de Luanda apenas se inscreveu no plano a dotação bastante para completar o seu apetrechamento e permitir que seja economicamente aproveitada a área de cais já hoje existente.

Além das aquisições de equipamento e das instalações previstas, há também que contar com o fornecimento da energia eléctrica proveniente da central das Mabubas, o que permitirá desde logo pôr em funcionamento guindastes e melhorar as condições de exploração do porto. A construção de novos cais, embora encarada para uma 2.^a fase, não se julgou indispensável para já, pois antes de mais interessa tirar o maior rendimento de trabalho dos cais existentes.

16. No porto do Lobito são várias as obras consideradas, das quais sobressaem a construção de um novo cais acostável que possa servir ao carregamento de minérios e para carga geral, a construção de uma estacada para batelões, aquisição de material flutuante e equipamento do cais, a instalação de alguns milhares de trabalhadores em bairros adequados e a construção de um silo para cereais. Tudo se encontra já em andamento, com projectos elaborados e em alguns casos encomendas feitas, estando a construção do silo (para 20:000 toneladas) já adjudicada.

Com estas obras se espera melhorar o aproveitamento dos cais actuais e aumentar a capacidade do porto de forma a permitir dar vazão ao incremento do tráfego, nacional e internacional, que se prevê.

17. No que respeita ao porto de Moçâmedes, prepara-se a construção de um cais acostável com os projectos já devidamente aprovados e seu apetrechamento. Ficará assim este porto pronto para servir o caminho de ferro de Moçâmedes e as regiões do Sul de Angola cujo desenvolvimento se espera e este plano ajuda a promover.

18. Considerou-se também necessário prever a aquisição de algum

material de transporte fluvial para serviço no troço do rio Cunene compreendido entre os rápidos de Iacavala e os da Matala e de fazer algumas obras a jusante de Capelongo, com o fim de melhorar as condições da navegabilidade.

19. Inscreveu-se a dotação para a conclusão das obras e apetrechamento do aeroporto de Luanda, que ficará dentro em breve pronto para o tráfego aéreo internacional, assim como para os aeródromos das mais importantes cidades e vilas, alguns dos quais, como o de Vila Luso, têm grande importância como pontos de recurso para a navegação aérea transcontinental.

20. Como foi julgado indispensável para os interesses das províncias ultramarinas e para a própria execução destes planos a criação de um banco de fomento para o ultramar, a província de Angola participará na sua constituição.

21. Terminaram com estas rubricas os empreendimentos englobados no plano. Tudo o mais ficará como até aqui a cargo do orçamento ordinário e tabela de despesa extraordinária, com os serviços normais para o executar. Algumas obras portuárias e de hidráulica de pequena envergadura, abastecimentos de água, obras de saneamento, moradias, construções hospitalares e campanhas sanitárias, edifícios e monumentos, estradas e pontes, instalações de serviços, investigação científica e actividade cultural, fomento arborícola, pecuário, agrícola, piscícola, industrial e mineiro, levantamentos topográficos e muitas outras e diversas actividades não serão descuradas: a sua execução prossegue, sem necessidade de serem incluídas num plano especial.

22. Desta maneira, o plano da província será:

	Contos
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	
1) Rega e enxugo do vale do Cunene ...	469:000
2) Preparação de terrenos no vale do Cunene, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira	511:000
3) Estudos para a rega do vale do Cuanza	10:000
	<hr/>
<i>A transportar</i>	990:000

	Contos
<i>Transporte</i>	990:000
4) Aproveitamento hidroeléctrico das Mabubas, no Dande	107:000
5) Aproveitamento hidroeléctrico do Biópio, no Catumbela	136:000
6) Aproveitamento hidroeléctrico da Matala, no Cunene	179:000
7) Prospecção geológico-mineira	32:000
	<hr/> 1.444:000
B) Comunicações e transportes:	
1) Continuação do caminho de ferro de Luanda até ao Lui e seu apetrechamento	204:000
2) Continuação do caminho de ferro de Moçâmedes para leste até Cuana-vale, incluindo a ponte sobre o Cunene, e o seu apetrechamento	950:000
3) Apetrechamento do porto de Luanda	20:000
4) Porto do Lobito (cais, equipamentos e silo)	126:000
5) Porto de Moçâmedes	90:000
6) Transportes fluviais no Cunene	10:000
7) Aeroporto de Luanda	12:000
8) Outros aeródromos	20:000
	<hr/> 1.432:000
C) Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar	20:000
	<hr/> 2.896:000
<i>Total da despesa</i>	<hr/> <hr/> 2.896:000

V

Moçambique

1. Moçambique, como Angola, é uma província onde o povoamento deve constituir uma das principais preocupações. Na verdade, havendo largas possibilidades de estabelecer famílias de colonos de origem euro-

peia não só nas regiões de clima temperado como ainda em todas as outras, desde que nelas sejam conseguidas as condições de salubridade indispensáveis, pela higiene e saneamento e o combate às endemias, não deveremos deixar de por todos os meios promover o intenso povoamento de Moçambique, tendo em vista os três principais objectivos que o determinam: mais vasta e profunda ocupação dos territórios, colocação dos excessos demográficos metropolitanos e melhor aproveitamento das riquezas naturais.

2. Muito já se tem feito para que se possa considerar demonstrada a possibilidade de adaptação do homem europeu à terra, nomeadamente quando ele possui as extraordinárias qualidades do Português, resistente às mais duras condições de vida, estóico, sóbrio e tenaz. Numerosos rurais nossos vivem e trabalham por toda a província, em zonas climatéricas diversas, desde os vales dos rios às zonas planálticas, plantando fruteiras, semeando cereais, cultivando o chá, lavrando minas, exercendo a sua actividade em todos os ramos da agricultura, da indústria e do comércio e em todas as profissões. Todas as actividades do Governo, a que se juntam as dos particulares, hão-de ter concorrido, directa ou indirectamente, para a criação de novas possibilidades capazes de absorver o trabalho de mais indivíduos, para o aumento da população portuguesa de Moçambique.

E antes de mais nada todas elas serviram, como é evidente e justo, para melhorar as condições de vida dos portugueses da província, civilizados e indígenas, a quem, em primeiro lugar, aproveitam todos os progressos que se realizam.

3. Mas é preciso ir mais longe e mais depressa, embora esta necessidade e esta urgência não possam justificar precipitações ou aventuras. Precisamos de sòlidamente lançar as bases dos empreendimentos e de levá-los a cabo com firmeza e segurança. Não devemos submeter ao risco de falência obras em que o Estado intervém, nem à ameaça da miséria vidas que a ele se confiaram.

Eis porque as obras neste plano indicadas — e que todas levam, em maior ou menor grau, aos objectivos expostos — se apresentam claras e de linhas simples e sólidas.

4. Primeiramente, haveremos de considerar as obras de rega do vale do Limpopo, inteira e exclusivamente destinadas ao povoamento. Depois, o aproveitamento hidroeléctrico de Movene, com o primeiro

objectivo de fornecer energia eléctrica e água abundante à progressiva cidade de Lourenço Marques, mas que não poderá dispensar, para maior rendimento, a rega de terrenos no vale do Incomati, trabalhos estes que apenas por motivos financeiros se julgou preferível deixar para outra fase.

5. Além dos aspectos da rega e da energia eléctrica, ambos ligados à criação de riqueza e ao povoamento, o plano considera ainda outra grande rubrica — a dos transportes. E aqui ver-se-á também quanto estes interessam ao aumento e fixação de colonos, pelas novas condições de salubridade e vida que dão a todos os territórios atravessados por linhas férreas e ainda, e sobretudo, permitindo o aproveitamento de regiões saudáveis e férteis, que, como a Marávia, a Macanga e a Angónia, aguardam apenas as vias de comunicação para poderem ser convenientemente valorizadas e povoadas.

6. Mas os transportes representam mais alguma coisa na vida de Moçambique. Situada na zona litoral entre territórios estrangeiros e o mar, Moçambique precisa de, ao mesmo tempo que desenvolve a sua economia levando fáceis comunicações ao interior das terras, permitir o trânsito de todos os produtos, de importação e exportação, para os territórios vizinhos, construindo e apetrechando portos, rasgando caminhos de ferro e estradas. Não se tem furtado o Governo a despesas, nem tem faltado capacidade de organização aos nossos técnicos para manter em honrosa eficiência serviços que, como o dos caminhos de ferro e porto de Lourenço Marques e dos caminhos de ferro e porto da Beira, têm merecido, e sem favor, os maiores, mais gerais e mais autorizados louvores.

7. Estas pequenas notas chegariam para a compreensão do plano. No entanto, alguns esclarecimentos mais se julga conveniente oferecer.

8. A obra de rega do vale do Limpopo está estudada e com os seus projectos elaborados. O seu início já foi, embora indirectamente, determinado, com a construção da ponte-açude do Limpopo, que servirá a ligação ferroviária de Lourenço Marques à Rodésia do Sul. No período de seis anos que este plano abrange julgou-se possível aproveitar 9:000 hectares de terrenos — a terça parte do total — instalando neles os respectivos colonos, cerca de 3:000 famílias, dando a cada uma cerca de 3 hectares de regadio, transportando-os da metrópole para os locais,

onde encontrariam terrenos preparados, casas modestas e higiénicas em povoados salubres e a assistência técnica e financeira indispensável.

Haveria portanto que, para a rega, preparar ou construir o açude, tomada de água, galeria de derivação, sistema de canais, sistema de enxugo, defesa contra as cheias, adaptação dos terrenos ao regadio e casas de cantoneiros; e, para o povoamento, construir 3:000 moradias em cinco aldeamentos, preparar 9:000 hectares de terreno, pagar 9:000 passagens da metrópole e garantir assistência técnica e crédito agrícola.

9. O aproveitamento de Movene foi considerado em duas fases. A primeira abrange a construção do canal de Ressano Garcia a Movene, a da barragem e da central eléctrica e o transporte de energia e água para Lourenço Marques. Ficarão prontos a ser utilizados em Lourenço Marques 72 milhões de kWh e 86:000 metros cúbicos diários de água.

A 2.^a fase consistirá em transportar a água para regar 30:000 hectares de terras nas margens do Incomati e entregá-las prontas para a cultura e povoamento.

10. O plano inscreve dotação bastante para financiar os acabamentos nas obras da barragem do Revué — de cujo aproveitamento é concessionária a Sociedade Hidroeléctrica do Revué — e o transporte da energia eléctrica para a cidade da Beira. Serão cerca de 180 quilómetros de linha.

11. Como se encara o aproveitamento conjunto, pelos países ribeirinhos, do enorme reservatório de energia constituído pelo lago Niassa, o Governo prepara-se para participar desde já nos estudos que decorrem, por acordo com o Governo Britânico.

12. Também se julgou digna de figurar neste plano a prospecção geológico-mineira que, com o auxílio da Agência de Segurança Mútua (M. S. A.), e dentro das mais modernas e completas técnicas, vai ser efectuada, cobrindo em Moçambique uma área que excede todo o distrito de Tete, superior a 80:000 quilómetros quadrados. É o maior empreendimento no género até hoje tentado no ultramar.

13. Na construção do caminho de ferro do Limpopo entender-se-á que se trata da parte da linha desde a margem esquerda deste rio até à fronteira da Rodésia, visto que estão em vias de ser concluídos os 23 quilómetros que separavam Guijá do local da ponte-açude. A ponte provi-

sória, que será substituída pela ponte-açude, está também sendo construída. O apetrechamento total foi previsto pelo plano.

São 297 quilómetros de linha a construir em território nacional, com os estudos feitos, devendo o Governo da Rodésia proceder à respectiva ligação desde a fronteira até à rede geral, em Bannockburn.

O interesse deste caminho de ferro não precisa de encarecimento. Ele porá a Rodésia do Sul em contacto directo com o magnífico porto de Lourenço Marques, por caminhos curtos e económicos, ao mesmo tempo que se aliviarão o porto da Beira e as dificuldades de tráfego nas linhas férreas que a ele conduzem.

14. Como esta linha irá, segundo as disposições actuais, entroncar na linha de Lourenço Marques ao Transval, é de contar que, em futuro não muito distante, se dê o congestionamento do troço comum da Moamba a Lourenço Marques. Por isso se previu já a existência de um traçado inteiramente independente, para o que basta prolongar a actual linha do caminho de ferro que vai de Lourenço Marques a Vila Luísa até Magude, servindo a rica e fértil região da Manhiça. Por esta razão se considerou no plano a construção do primeiro troço, de Vila Luísa à Manhiça (cerca de 45 quilómetros), de resto perfeitamente justificável independentemente da sua ligação futura e integração no caminho de ferro do Limpopo. Os projectos estão prontos.

15. Outro caminho de ferro que se prolonga é o de Tete. Desde tempos remotos se considerou do maior interesse nacional abrir ao povoamento as regiões planálticas e de mais fácil colonização, como as do Barué, da Angónia, da Macanga e da Marávia e outras do distrito de Tete. O traçado que, por motivos de vária natureza, acabou por ter o caminho de ferro de Tete levou-o às minas de Moatize, sem dúvida de grande interesse, mas não serviu qualquer região própria para colonização. Impõe-se agora continuá-lo e, numa primeira fase, destina-se-lhe o Furancungo como meta. Os estudos estão prontos e sobre o seu traçado não há dúvidas ou hesitações.

16. E, finalmente, a continuação do caminho de ferro de Moçambique é apenas o seguimento do que se tem vindo a fazer. Embora o destino final deste caminho de ferro não esteja bem definido — pois dependerá de muitos factores, inclusivamente do projectado aproveitamento do lago Niassa —, há uma parte que não está sujeita a controvérsias e por isso se inscreve neste plano: a construção de mais 184 quilómetros de linha,

de Nova Freixo (Cuamba) a Catur. Em qualquer hipótese, e para qualquer directiva futura, a linha terá de passar por Catur. Os projectos para a construção deste troço estão feitos.

17. Motivos de natureza financeira levaram a não se considerar imediatamente a construção de um caminho de ferro que parece recomendar-se economicamente: o que partiria de Navacala, na linha de Moçambique, para os vales do Lugenda e do Rovuma, e serviria as ricas regiões agrícolas de Montepuez. Entretanto, nada se perde em estudar cuidadosamente, para orientação do próximo futuro, as soluções mais aconselháveis, tendo em vista vários factores, entre os quais o desenvolvimento das zonas a atravessar e a utilização económica dos portos.

18. Neste aspecto, haveria que pensar até que medida se deveria encarar o apetrechamento de Porto Amélia, situado em relativa proximidade do esplêndido porto de Nacala, que possui condições excepcionais que o recomendam, merecendo que todos os esforços sejam concentrados para o engrandecer. Por isso no plano se fez uma inscrição bastante para a realização de uma 1.^a fase de obras portuárias neste último porto.

O seu futuro, como término do caminho de ferro de Moçambique e o mais natural e fácil desaguadouro dos territórios vizinhos do lago Niassa, aconselha desde já o seu apetrechamento.

19. A rubrica destinada ao aeroporto de Lourenço Marques justifica-se pela necessidade de dar conclusão às obras de prolongamento das pistas e completar o apetrechamento de que tanto necessita para que seja um verdadeiro aeroporto internacional, como é indispensável e urgente.

Dos outros aeroportos considerou-se a execução de obras e o apetrechamento limitado dos que servem as mais importantes cidades da província.

20. Pelo que diz respeito a comunicações e transportes, o plano apresenta-se, como se vê, com evidente simplicidade. As obras consideradas são de interesse primacial. Isto não quer dizer que se não executem outros trabalhos, não unicamente nas várias modalidades de comunicações aqui não mencionadas, mas porventura até naquelas que figuram no plano. Como se disse, os orçamentos ordinários e as tabelas de despesa extraordinária continuarão a prover a todos os serviços como até aqui.

21. Finalmente, entendeu-se que a província de Moçambique deve-

ria também participar na constituição do Banco de Fomento do Ultramar.

22. Mais uma vez se afirma que a vida de progresso não se confinou a este plano. Haverá lugar, pelas dotações orçamentais, ordinárias e extraordinárias, para a construção de estradas e pontes, para moradias, para enxugo dos «machongos», para fomento de vária natureza, para investigação científica, para edifícios, para hospitais e saneamento, para material de transportes e para a diversidade dos aspectos em que se apresenta a vida da província.

23. O plano de fomento de Moçambique será, portanto, constituído da maneira seguinte:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	Contos
1) Rega e enxugo de terrenos no vale do Limpopo	464:000
2) Expropriação e preparação de terrenos no vale do Limpopo, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira	220:000
3) Primeira parte do aproveitamento hidroeléctrico de Movene	470:000
4) Transporte de energia eléctrica do Revué para a Beira	60:000
5) Participação nos estudos sobre o aproveitamento do lago Niassa ...	10:000
6) Prospeccão geológico-mineira	32:000
	1.256:000
 B) Comunicações e transportes:	
1) Construção e apetrechamento do caminho de ferro do Limpopo	572:000
2) Continuação do caminho de ferro de Vila Luísa até à Manhiça	50:000
3) Continuação do caminho de ferro de Tete até ao Furancungo	127:000
	749:000
<i>A transportar</i>	1.256:000

		Contos
	<i>Transporte</i>	749:000 1.256:000
4)	Continuação do caminho de ferro de Moçambique de Nova Freixo a Catur	222:000
5)	Porto de Nacala	50:000
6)	Aeroporto de Lourenço Marques ...	25:000
7)	Outros aeródromos	20:000
		<hr/> 1.066:000
C)	Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar	20:000
	<i>Total da despesa</i>	<hr/> 2.342:000 <hr/>

VI

Estado da Índia

1. Dentro do princípio de que não conviria dispersar o plano em pequenas rubricas, inscreveram-se apenas aquelas obras que se apresentam com maior interesse para a economia ou progresso da Índia.

2. Impõe-se prosseguir nos trabalhos de regadio, iniciados há poucos anos, dos quais se espera que resulte um aumento de produção, sobretudo cerealífera, entregando novas terras à agricultura e valorizando outras já cultivadas. É a continuação da obra executada com os canais de Parodá e Candepar, à qual já se está seguindo o trabalho do melhor aproveitamento da lagoa de Chinchinim.

Neste plano encara-se trazer ao regadio cerca de 1:200 hectares, nas zonas de Molem, Sarzorá e Chinchinim e de Cacorá, Cheldem e Cotumbim.

3. Os trabalhos de abastecimento de água e saneamento, que se consideram no plano, são obras que têm apreciável importância e são motivo de grande e justificado interesse. Dizem respeito aos três importantes núcleos urbanos, cidade de Goa, Margão e Mapuça, havendo toda a conveniência e urgência em melhorar as condições higiénicas e de salubridade em que se encontram. Alguns dos estudos estão já concluídos e outros decorrem.

4. Prevê-se a execução dum estudo completo, feito por técnicos competentes, para avaliar das possibilidades mineiras de todo o território, visto que, além do ferro e manganés, conhecidos e em exploração, é de esperar que outros jazigos desses metais e de outros, inclusivamente o aproveitamento das laterites, se possam revelar como praticáveis.

5. No porto de Mormugão, que, mercê do rápido incremento das explorações mineiras, viu elevar-se súbitamente o movimento das exportações, é necessário e urgente concluir o cais n.º 6 e cuidar do seu apetrechamento, assim como do de todos os restantes cais, proceder a dragagens de acesso ao porto, montar uma instalação para o tráfego de combustíveis líquidos, construir linhas férreas, armazéns e depósitos, adquirir material terrestre e flutuante. Para o caminho de ferro impõe-se também a compra de material circulante.

6. A ilha de Goa, nas suas ligações rápidas com o Norte e com o Sul, depende das travessias do Mandovi e do Zuari, o que dificulta o trânsito de automóveis e peões. É uma justa aspiração da população que se lancem as pontes que acabem com as jangadas e barcas de passagem.

No intento de encarar um importante problema se inscreveu a rubrica, pois dos estudos a que se vai proceder é de esperar que resulte a possibilidade de realização, no todo ou em parte, das obras. E também se antevê o ensejo de estudar, e porventura realizar, outras obras semelhantes, como a ponte sobre o rio Chaporá.

7. Finalmente, a construção de um aeroporto principal para o território de Goa tem-se considerado como necessidade inadiável. Os estudos preliminares estão feitos e os projectos definitivos decorrem. O local escolhido é próximo e a sul de Mormugão.

Em Damão e Diu apenas se encaram campos secundários que possam servir para ligações internas com cidades vizinhas e com Mormugão.

8. Como se tem afirmado para as outras províncias, o plano não exclui a continuidade da acção de fomento decorrente, sendo apenas um reforço que lhe é emprestado. Prosseguirão desta maneira todos os serviços a efectuar os seus trabalhos e a tomar iniciativas. Nos orçamentos ordinários hão-de figurar as dotações normais e a tabela de despesa extraordinária há-de consignar, como até aqui, rubricas para instalação de serviços, construções hospitalares e de ensino, edifícios e monumentos, estradas e pontes, campanhas sanitárias e de fomento agrícola, moradias e outros fins.

9. Em conclusão, o plano constará de:

	Contos
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	
1) Trabalhos de rega em Sanguém e Quepém	15:000
2) Abastecimento de água e saneamento	50:000
3) Prospeccão geológico-mineira	5:000
	<hr/> 70:000
B) Comunicações e transportes:	
1) Porto e caminho de ferro de Mormugão	70:000
2) Pontes na ilha de Goa e outras	20:000
3) Aeroportos de Mormugão e outros aeródromos	20:000
	<hr/> 110:000
<i>Total da despesa</i>	<hr/> <hr/> 180:000

VII

Macau

1. A província de Macau, constituída pela cidade do mesmo nome e as ilhas da Taipa e de Coloane, tem a sua economia baseada no comércio e em algumas indústrias. Com uma grande densidade de população na cidade, sente a necessidade do seu descongestionamento, criando nas duas ilhas condições que permitam nelas instalar indústrias e facilitem o aproveitamento dos seus recursos turísticos, agrícolas e seus derivados, tendo também em vista o abastecimento de víveres à capital.

Nesse intento têm sido formulados vários projectos, decorrendo neste momento os estudos, para os quais uma missão de técnicos se deslocou ultimamente àquela província.

Embora o problema dos transportes entre a cidade e a ilha de Taipa apresente grandes dificuldades, considera-se como recomendável efectuar nas ilhas trabalhos de urbanização, electrificação e saneamento que facilitem o seu gradual e limitado aproveitamento para os fins indicados.

2. As obras de saneamento alargar-se-ão à cidade de Macau, cuja rede de esgotos precisa de ser consideravelmente aperfeiçoada.

3. Procura-se neste plano dar início à resolução de dois problemas que muito interessam a vida de Macau. O porto exterior, construído com o objectivo de receber navios de longo curso e mesmo substituir o porto interior no caso de as condições hidrográficas deste último se agravarem, tornando-o de difícil acesso à navegação local, encontra-se actualmente muito assoreado, não podendo desempenhar qualquer das funções para que foi concebido.

Ao mesmo tempo, os aterros que resultaram da construção do porto, e que aumentaram consideravelmente a área da cidade, não chegaram a atingir a cota indispensável para o aproveitamento dos terrenos, havendo, por isso, necessidade de os completar. Encara-se mesmo a construção de uma pista para receber aviões, tendo os estudos a que se procedeu concluído pela viabilidade do empreendimento.

Nessas condições, a solução que se impõe é a dragagem do porto exterior e o lançamento dos produtos sobre os terrenos anexos, conseguindo-se dessa maneira o duplo fim de melhorar o porto e completar os aterros, permitindo que de futuro possam ser aproveitados para quaisquer fins, inclusivamente a construção do aeródromo. É esse o trabalho que se pretende iniciar.

4. Em resumo, o plano de Macau será assim constituído:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:		Contos
1) Urbanização, águas e saneamento		40:000
B) Comunicações e transportes:		
1) Dragagens e aterros	50:000	
2) Estradas	30:000	80:000
<i>Total da despesa</i>		120:000

VIII

Timor

1. A situação de Timor é bem conhecida. Com a sua economia devastada em consequência da ocupação estrangeira durante o último conflito, foi inclusivamente necessário que a metrópole arcasse com as despesas para a sua reconstrução, concedendo-lhe subsídios regulares.

2. Graças a esta contribuição do orçamento da metrópole, foram por toda a província construídos e restaurados edifícios públicos — incluindo residências de funcionários, aquartelamentos militares e instalações missionárias, serviços hospitalares e estabelecimentos de ensino e demais instalações de outros serviços —, estradas, pontes e campos de aviação, promovido o melhoramento das espécies pecuárias e a plantação de árvores, trabalhos de saneamento e abastecimento de águas e muitas outras obras nos mais variados sectores.

3. Há ainda a necessidade de prosseguir na reconstrução durante alguns anos, continuando a distribuir por várias actividades os recursos que se considera possível facultar.

4. Desta maneira, o plano, sendo em verdade de fomento, é essencialmente de reconstrução. As rubricas indicadas não traduzem, portanto, empreendimentos de especial relevo. Trata-se de construir novos edifícios em Díli e no interior, para os serviços públicos e para as missões, de realizar pequenas obras de apetrechamento portuário no porto de Díli, de melhorar as condições do aeroporto de Díli, de construir algumas pequenas pontes e reparar estradas e de fomentar o desenvolvimento agrícola e pecuário.

5. Espera-se que a melhoria das condições económicas da província permita que as rubricas dos orçamentos ordinários venham a ser mais largamente dotadas, trazendo assim um substancial concurso à reconstrução.

6. O plano, que para Timor é sobretudo de reconstrução, ficará como segue:

	Contos	
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:		
1) Reconstruções na cidade de Díli	30:000	
2) Reconstrução no interior	15:000	
3) Fomento agro-pecuário	15:000	60:000
	<hr/>	
B) Comunicações e transportes:		
1) Porto de Díli	4:000	
2) Estradas e pontes	6:000	
3) Aeroportos	2:000	12:000
	<hr/>	
<i>Total da despesa</i>		<u>72:000</u>

Crédito de fomento

Um plano desta envergadura devia considerar-se insuficiente se, paralelamente, não fossem criadas as possibilidades de crédito a médio e a longo prazo, o que, em boa razão, não pode julgar-se satisfeito pela existência de bancos comerciais ou dos bancos emissores.

Não só o crédito dessa natureza é absolutamente necessário às actividades económicas privadas existentes ou em formação, como o Governo, ele próprio, precisará de um organismo bancário adequado para, através dele, financiar o povoamento.

Exactamente no momento em que o Governo está preparando a revisão do contrato com o Banco Nacional Ultramarino, parece oportuno pôr o problema do crédito do ultramar nos seus justos termos, desviando deste plano as verbas que, com a comparticipação das províncias interessadas, possam servir de base à organização de um banco de fomento para o ultramar.

Para este fim se conta neste plano com a verba reputada indispensável.

Financiamento

Cabo Verde

O equilíbrio orçamental de Cabo Verde tem-se feito mercê das escasas dotações dos serviços e, por vezes, de subsídios da metrópole.

Nestas condições, não se poderia contar com saldos apreciáveis nas contas de exercícios findos. De resto, as tabelas de despesa extraordinária, elaboradas graças aos saldos, têm claramente revelado, pela sua exiguidade, as condições de dificuldade financeira em que Cabo Verde vive.

Não se esperando, por outro lado, substancial melhoria nas condições económicas, haverá que remeter para um empréstimo todo o financiamento do plano.

A província tem as seguintes dívidas:

- a) Empréstimo de 10:000 contos, contraído no Banco Nacional Ultramarino em 1947, ao juro de 3 por cento. É amortizável em doze anuidades, a primeira em 30 de Junho de 1948 e as restantes nos anos seguintes, terminando em 1959. O saldo em dívida é de 6:402.572\$50;
- b) Empréstimo de 50:000 contos, contraído na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência em 1948, ao juro de 3,5 por cento. É amortizável em quinze anuidades, vencendo-se a primeira em 31 de Dezembro de 1952 e as restantes nos anos seguintes, terminando em 1966. Devido às dificuldades financeiras da província, o Ministério das Finanças tem-lhe dado anualmente um subsídio de 1:750 contos, desde 1949, para ela pagar os juros à Caixa Geral.
- Para o ano presente a província não teve disponibilidades para inscrever no seu orçamento a anuidade de 2:591.253\$50, que já inclui a amortização que deveria pagar à Caixa Geral, pelo que será o Ministério do Ultramar, através da inscrição do seu orçamento, que satisfará esse encargo;
- c) Empréstimo gratuito de 118.635\$42, contraído no Banco Nacional Ultramarino em 1931, amortizável em doze prestações anuais. Saldo em dívida: 68.600\$.

Guiné

Pela aplicação anual dos saldos se verifica como eles têm sido todos necessários para ocorrer aos reforços usuais às dotações do orçamento da despesa ordinária e da tabela de despesa extraordinária, para manutenção de serviços que correm por conta da despesa extraordinária e para a execução de obras que — como as construções hospitalares, pavimentação de estradas e construção de pequenas pontes, edifícios públicos e monumentos, moradias, trabalhos de urbanização, de abastecimento de águas, de iluminação eléctrica, de saneamento e muitos outros — se julga indispensável levar a cabo e que seria conveniente realizar de preferência por conta dessa mesma despesa extraordinária.

O saldo de exercícios findos existente nesta data é apenas de 4:900 contos, o que é manifestamente escasso para manter os serviços a cargo da tabela de despesa extraordinária (2:000 contos para a missão geo-hidrográfica da Guiné) e para ocorrer a possíveis reforços.

Embora se considere satisfatória a situação económica da província e não seja de recear uma quebra de receitas, também se não pode prever

um substancial aumento, pelo que todo o encargo derivado do financiamento do plano deverá recair sobre um empréstimo.

A província tem as seguintes dívidas:

- a) Empréstimo de 40:000 contos contraído no Banco Nacional Ultramarino em 1948, ao juro de 3,5 por cento, pago em semestralidades. Saldo em dívida: 36:686.260\$60;
- b) Empréstimo de 4:000 contos, autorizado em 1951 no Fundo de Fomento Nacional, do qual foram levantados 2:639.200\$, ao juro de 3 por cento ao ano. A amortização começa em 30 de Junho de 1953 e faz-se em oito semestralidades.

S. Tomé e Príncipe

Dos saldos das contas de exercícios findos, deduzidos os quantitativos normalmente utilizados para reforços e as importâncias que se julga indispensável conservar para a organização da tabela de despesa extraordinária — onde figuram encargos com estradas e pontes, moradias económicas, construções hospitalares, material naval, edifícios públicos e monumentos e outros —, considerou-se como susceptível de ser distraído anualmente para o financiamento do plano o montante de 7:000 contos anuais, o que, acrescentado ao saldo de exercícios findos disponível — cerca de 10:000 contos —, perfaz 52:000. contos.

Se não se apresentam grandes prognósticos de uma acentuada melhoria das condições económicas, também não se poderá prever que as receitas diminuam.

Por isso não parece ousado nem mesquinho, mas prudente, fixar em 52:000 contos a contribuição do orçamento da província, durante seis anos, para financiamento do plano.

Espera-se que a receita do Decreto-Lei n.º 38:704 se possa cifrar no total de 30:000 contos no hexénio.

O que falta para contrapartida da despesa — 128:000 contos — haverá que procurá-lo por meio de um empréstimo.

A província de S. Tomé e Príncipe não tem dívidas.

Angola

Dos saldos prováveis das contas de exercícios findos, deduzidos os quantitativos normalmente utilizados para reforços e as importâncias que se julga indispensável conservar para a organização das tabelas de

despesa extraordinária — na qual figuram encargos que se não podem dispensar —, considerou-se como susceptível de ser distraído anualmente para o financiamento do plano o montante de 150:000 contos, ou seja 900:000 contos nos seis anos.

Encontra-se cativa no orçamento da comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola, para a construção do silo, a importância de 40:000 contos.

E como no mesmo orçamento está reservada para a execução de algumas obras incluídas neste plano (e que figuravam também no plano de fomento para Angola aprovado pelo Decreto n.º 38:332, de 5 de Julho de 1951) a soma de 181:000 contos, podemos com ela contar para a receita, independentemente do que possa ser gasto durante o ano, pois que qualquer alteração na despesa se reflectirá solidariamente na receita.

Prevê-se como receita do Decreto-Lei n.º 38:704 o montante de 540:000 contos e como quota-parte da receita atribuída por lei ao Fundo de Fomento de Angola a soma de 117:000 contos.

Nestas condições, haverá que contrair empréstimos no total de 1.118:000 contos.

A província tem as seguintes dívidas:

- a) Empréstimo de 63:726.756\$25, contraído na Caixa Geral de Depósitos, ao juro de 3,5 por cento. Saldo em dívida: 48:216.136\$40;
- b) Empréstimo de 10:000 contos, gratuito, contraído no Ministério das Finanças em 1934. Saldo em dívida: 6:000 contos;
- c) Dívida consolidada à metrópole: 836:228.872\$60. Paga juros desde 1943, tendo passado este ano para 1 por cento;
- d) Financiamento de 18:209.550\$ pelo Fundo de Fomento Nacional em 1949 e 1950, a 3 por cento, para pagar em dezasseis anos em prestações semestrais, vencendo-se a primeira em 1955;
- e) Empréstimo de 150:000 contos, contraído na Caixa Geral de Depósitos em 1946, ao juro de 3 por cento. Saldo em dívida: 141:582.800\$10;
- f) Empréstimo de 100:000 contos, contraído na Companhia de Diamantes de Angola em 1946, ao juro anual de 2 por cento. Saldo em dívida: 79:166.666\$54;
- g) Empréstimos antigos contraídos na Companhia de Diamantes de Angola. Saldo em dívida: 42:014.147\$10;

- h) Empréstimo gratuito de 5:000.000\$ contraído em 1922 com o Banco Nacional Ultramarino. Não vence juros e será pago por uma só vez;
- i) Débito de 17:255.712\$13 contraído em 1929 com o Banco de Angola. Vence o juro de 1 por cento ao ano e é caucionado pelo Fundo de Garantia e Amortização.

Mozambique

Dos saldos prováveis das contas de exercícios findos, deduzidos os quantitativos normalmente utilizados para reforços e as importâncias que se julga necessário conservar para a organização da tabela de despesa extraordinária — onde figuram encargos que se não podem dispensar —, considerou-se como susceptível de ser distraído anualmente para o financiamento do plano o montante de 100:000 contos; no hexénio: 600:000 contos.

No orçamento do ano corrente, e para início da execução das obras do projecto do vale do Limpopo, estão cativos 60:000 contos.

Prevê-se que a receita proveniente da aplicação do Decreto-Lei n.º 38:704 não seja inferior ao total de 100:000 contos, nos seis anos.

Também se afigura possível reservar para o mesmo fim parte do rendimento dos caminhos de ferro da província, ou seja 55:000 contos.

Nestas condições, o total do empréstimo para o financiamento do plano será de 1.527:000 contos.

É de esperar que se possa contrair um empréstimo de cerca de 450:000 contos, para construção do caminho de ferro do Limpopo, por intermédio da Agência de Segurança Mútua (M. S. A.), ficando, portanto, para um novo empréstimo a soma de 1.077:000 contos.

A província tem as seguintes dívidas:

- a) Empréstimo de 1.000:000 de contos, contraído em 1947 no Ministério das Finanças. Quantia levantada: 588.658.201\$;
- b) Empréstimo de \$ 530.000,00, contraído no Fundo de Fomento Nacional, através de um financiamento da *Economic Corporation Administration*, em 1950, a 3 por cento.

Estado da India

Dos saldos prováveis das contas dos exercícios findos, deduzidos os quantitativos normalmente utilizados para reforços e as importâncias

que se julga necessárias conservar para a organização das tabelas de despesa extraordinária — onde figuram encargos que se não podem dispensar —, considerou-se como susceptível de ser destraído anualmente para o financiamento do plano o montante de 12:000 contos.

Tudo leva a crer que a situação económica se mantenha, ou mesmo tenha tendência para melhorar, pelo que é de esperar que novas receitas venham aumentar os saldos.

Assim, se dos recursos orçamentais se pode contar com 72:000 contos no hexénio, haverá que recorrer ao empréstimo de 108:000 contos.

Admite-se que a Caixa Económica Postal da Índia possa financiar uma parte das obras previstas.

A Índia não tem dívidas.

Macau

Os rendimentos da Macau, baseados sobretudo no comércio, podem ser susceptíveis de substanciais alterações, como consequência das condições políticas do Extremo Oriente. No entanto, é de prever que a situação económica da província continue favorável ao apuramento de saldos apreciáveis.

Nestes termos, deduzindo os quantitativos normalmente utilizados para reforços e o que naturalmente terá de ser inscrito nas tabelas de despesa extraordinária para ocorrer a obras que não seria conveniente inscrever na despesa ordinária — construções hospitalares, edifícios públicos e das missões, moradias, arruamentos e outras —, julga-se possível distrair anualmente para o funcionamento do plano a soma de 12:000 contos, o que no hexénio perfaz 72:000 contos.

E como a província dispõe de um fundo de reserva apreciável, admite-se que ele possa contribuir com 25:000 contos para o financiamento do plano.

Desta maneira, o empréstimo a contrair será de 23:000 contos.

A província não tem dívidas.

Timor

As receitas normais da província não têm sido suficientes para que o equilíbrio orçamental se verifique sem o concurso de outras províncias ultramarinas que lhe têm concedido subsídios, anuais e variáveis, para esse fim.

Embora se espere o aumento gradual das receitas, devido à norma-

lização da vida, ao desenvolvimento do comércio, às medidas de reconstrução e de fomento agrícola, pecuário e industrial levadas a efeito e que já trouxeram consigo melhores produções e um maior valor para a exportação, não se poderá contar que no decurso deste plano haja possibilidades de distrair qualquer parte dos saldos das contas de exercícios findos para seu financiamento.

E como a metrópole tem contribuído regularmente com os subsídios que permitiram a realização dos trabalhos de reconstrução até agora efectuados, a seu cargo ficará o financiamento total deste plano, que visa criar melhores condições de vida aos valorosos portugueses de Timor.

Timor tem as seguintes dívidas:

- a) Dívida à metrópole, consolidada, do montante de 25:983.127\$24, ao juro de 2 por cento;
- b) Empréstimo gratuito de 21.825,06 patacas no Banco Nacional Ultramarino; saldo em dívida: 91.676\$40;
- c) Empréstimo gratuito de 500.000\$00 no Ministério das Finanças; saldo em dívida: 400.000\$00;
- d) Empréstimo gratuito de 3:209.307\$54 no Ministério das Finanças;
- e) Débito a Macau: 2:145.074\$10.

O pagamento de amortizações e juros de todos estes empréstimos está suspenso, nos termos dos Decretos n.ºs 36:230, de 15 de Abril de 1947, e 38:725, de 16 de Abril de 1952.

Nestes termos, o Governo apresenta à Assembleia Nacional a seguinte

PROPOSTA DE LEI

Disposições gerais

BASE I

Independentemente das aquisições e obras que em cada ano forem dotadas nas despesas extraordinárias do orçamento do Estado para a metrópole e para as províncias ultramarinas, o Governo promoverá, para os mesmos fins referidos no artigo 21.º da Lei n.º 2:050, de 27 de Dezembro de 1951, e nos seis anos económicos de 1953 a 1958, a execução do Plano de Fomento constante dos mapas anexos à presente lei.

BASE II

Compete ao Governo, em cumprimento do disposto no artigo anterior :

- 1.º Aplicar à execução do Plano de Fomento os saldos das contas de anos económicos findos e anualmente os excessos das receitas ordinárias, sobre as despesas da mesma natureza, que considerar disponíveis;
- 2.º Realizar as operações de crédito que forem indispensáveis;
- 3.º Investir em títulos do Estado ou certificados da dívida pública, ou em acções e obrigações, as importâncias dos fundos das caixas de previdência que, nos termos do Decreto-Lei n.º 37:440, de 6 de Junho de 1949, deverem ser levados em cada ano às respectivas reservas sob aquelas formas de aplicação, tidas em conta as exigências da alínea b) do artigo 16.º do citado decreto;
- 4.º Utilizar as somas disponíveis em cada ano do Fundo de Fomento Nacional e as receitas actualmente atribuídas ao Fundo de Fomento de Exportação que excederem as aplicações consignadas à execução dos fins constantes do Decreto n.º 37:538, de 2 de Setembro de 1949;
- 5.º Coordenar as emissões de títulos e as operações de crédito exigidas pelo desenvolvimento das actividades não interessadas directamente no Plano de Fomento com as necessidades de capitais provenientes da execução deste;
- 6.º Promover e encorajar a poupança individual em ordem à formação de capitais para serem preferentemente investidos nos empreendimentos constantes do plano.

BASE III

1. A execução do Plano de Fomento é atribuída de modo especial e superiormente dirigida por um Conselho Económico, constituído pelos Ministros da Presidência, das Finanças, da Marinha, das Obras Públicas, do Ultramar, da Economia e das Comunicações, que reunirá sob a presidência do Presidente do Conselho ou do primeiro dos Ministros indicados. São aplicáveis ao Conselho as disposições dos §§ 2.º e 3.º do artigo 1.º do Decreto n.º 36:967, de 14 de Julho de 1948, sobre o Conselho de Ministros para o Comércio Externo, devendo designadamente o Ministro das

Corporações e Previdência Social tomar parte em todas as deliberações do Conselho para cumprimento do disposto no n.º 4.º do n.º 2 desta base.

2. São atribuições do Conselho Económico:

- 1.º Concretizar e definir os empreendimentos compreendidos nas designações genéricas do plano e que devem ser integralmente realizados ou iniciados durante a sua vigência;
- 2.º Aprovar a ordem de precedência na execução dos mesmos, estabelecendo os planos parcelares e respectivos projectos;
- 3.º Elaborar e aprovar o plano anual de aplicações, em harmonia com o estado das obras, a origem e natureza dos capitais a empregar, as exigências de moeda estrangeira e de um modo particular a situação monetária do País;
- 4.º Fixar a parte dos fundos das caixas de previdência a colocar em cada ano em títulos do Estado ou na subscrição directa das acções e obrigações de empresas interessadas no Plano de Fomento;
- 5.º Dar parecer sobre as emissões no mercado nacional de valor superior a 10:000 contos, tanto por parte das empresas directamente ligadas ao Plano de Fomento como das restantes, sem prejuízo da autorização que compita ao Ministério das Finanças;
- 6.º Promover a melhor utilização das reservas das sociedades em ordem ao mesmo fim.

BASE IV

Na execução do Plano de Fomento cabe em especial ao Governo:

- 1.º Realizar, por intermédio dos seus serviços ou administrações competentes, as obras que por lei lhes estão, ou forem atribuídas e segundo os processos administrativos que forem determinados;
- 2.º Promover a constituição de sociedades em cujo capital poderá participar, se isso for necessário à formação das empresas e à sua viabilidade, outorgando-lhes as respectivas concessões;
- 3.º Financiar, em harmonia com os capitais privados nelas interessados, tanto as empresas de cujo capital participe como as restantes integradas na execução do Plano de Fomento;

- 4.º Fornecer a umas e outras empresas a sua cooperação técnica e os estudos e projectos organizados pelos serviços ou custeados pelo Estado, independentemente em todos os casos da indispensável fiscalização;
- 5.º Reorganizar, se for necessário, os fundos existentes destinados à realização dos mesmos fins do Plano de Fomento ou outros afins.

BASE V

1. As participações no capital das empresas e, de um modo geral, os financiamentos do Estado serão realizados através do Fundo de Fomento Nacional, cabendo ao Conselho Económico, ouvido aquele, estabelecer as modalidades e condições dos empréstimos que tiverem de ser concedidos.

2. O Ministério das Finanças habilitará oportunamente o Fundo com as somas necessárias, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 38:415, de 10 de Setembro de 1951, para realização temporária de fundos, se indispensável. As fracções de capital e o valor das obrigações ou dos créditos em que for aplicado o produto dos empréstimos contraídos pelo Fundo consideram-se como primeira garantia dos mesmos, e como segunda garantia considerar-se-ão os mais créditos que o Fundo conceda por força das suas receitas próprias.

3. Se o Conselho Económico assim o determinar, pode o Fundo de Fomento Nacional emitir obrigações suas para mobilização dos seus créditos, nos termos do Decreto n.º 37:354, de 26 de Março de 1949.

4. É incorporado no Fundo de Fomento Nacional, com os seus direitos e obrigações, o Fundo de Fomento Industrial, criado pelo Decreto-Lei n.º 36:501, de 9 de Setembro de 1947, que fica por este modo extinto.

BASE VI

1. Continuarão a ser submetidos à apreciação da Câmara Corporativa os planos parciais relativos à hidráulica agrícola, colonização interna e povoamento florestal.

2. Será revisto, antes de lançados novos empreendimentos, o regime jurídico em vigor, incluindo as condições de financiamento, relativamente à exploração das obras de rega, à colonização interna e à electrificação.

3. Em complemento dos trabalhos a que o Plano de Fomento se destina no respeitante à hidráulica agrícola, o Governo promoverá, pela intensificação do regime de melhoramentos agrícolas, definido na Lei

n.º 2:017, de 25 de Junho de 1946, e pela aplicação de disponibilidades do Fundo de Desemprego, a generalização e mais económico aproveitamento das pequenas e médias obras de regadio.

4. O Governo decretará as providências necessárias para, com a colaboração possível dos Serviços Florestais, se conseguir a defesa do arvoredo e o povoamento satisfatório dos terrenos aptos ou destinados à arborização, tanto de particulares como dos corpos administrativos.

Disposições especiais para o ultramar

BASE VII

1. O Plano de Fomento, na parte relativa ao ultramar, será dividido em fases, sendo a 1.ª constituída somente pelos empreendimentos cuja realização se averiguar ser possível dentro do prazo a que o mesmo se refere.

2. Na definição de cada fase e na elaboração dos planos anuais em que a mesma se desdobre para cada província, o Conselho Económico ouvirá o respectivo Governo, se as deliberações não tiverem emanado ou aqueles planos não tiverem sido revistos em conferência económica dos governos ultramarinos.

BASE VIII

1. A cobertura das despesas com o Plano de Fomento far-se-á com os fundos aludidos nos n.ºs 1.º e 2.º da base II, com as receitas disponíveis dos fundos de fomento existentes e bem assim com as arrecadadas para o Fundo de Fomento e Povoamento e capital subscrito para o mesmo fim em representação dos depósitos não utilizados, de harmonia com o Decreto-Lei n.º 38:704, de 29 de Março de 1952.

2. Os empréstimos que não forem colocados na província ou tomados directamente por empresas cujas actividades aí se desenvolvam serão contraídos na metrópole ou concedidos pelo Tesouro às províncias interessadas, nos termos do artigo 172.º da Constituição. As somas destinadas à reconstrução de Timor serão concedidas a título de subsídio gratuito, reembolsável na medida das possibilidades orçamentais da província.

3. Compete aos governos ultramarinos a mobilização e emprego dos fundos atribuídos à execução do Plano de Fomento na parte que a cada província interessa, não devendo o Fundo de Fomento Nacional, senão excepcionalmente e em casos tidos como justificados pelo Conselho Econó-

mico, financiar directamente as empresas integradas na execução do plano, independentemente de terem na metrópole ou no ultramar a sua sede.

BASE IX

Serão estabelecidos os regimes jurídicos especiais para a arborização e sua defesa, para o uso da água de rega e para o povoamento e o estabelecimento de colonos, conforme as características e as necessidades das regiões e populações interessadas.

BASE X

Será constituído, por conta dos fundos atribuídos ao plano, um banco de fomento para o ultramar, com comparticipação das províncias ultramarinas interessadas, devendo nele ser incorporados os departamentos de fomento dos bancos emissores, à medida que a actividade do novo estabelecimento de crédito se tornar extensiva às províncias em que aqueles operam.

Paços do Governo da República, 1 de Setembro de 1952. — *Artur Águedo de Oliveira — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo.*

MAPA I

Investimentos no Continente e Ilhas

I) Investimentos na agricultura

1) Hidráulica agrícola:

		Contos
a) Campina da Idanha, 2. ^a parte (6:750 hectares)	6:000	
b) Vale de Campilhas (1:935 hectares)	20:000	
c) Campina de Silves, Portimão e Lagos (1:900 hectares)	55:000	
d) Rio Lis (2:145 hectares)	35:000	
e) Vale do Sorraia (18:462 hectares)	340:000	
f) Aproveitamentos hidráulicos da Madeira (1:750 hectares) — 2. ^a fase	40:000	
	<hr/>	496:000

2) Povoamento florestal:

a) Plano de povoamento florestal	400:000	
b) Plano de povoamento florestal do Funchal e Ponta Delgada	64:000	
	<hr/>	464:000

3) Colonização interna:

a) Conclusão das obras incluídas no plano aprovado pelo Decreto n.º 36:054	20:000	
b) Obras incluídas no plano aprovado pelo Decreto n.º 36:054 e ainda não iniciadas	70:000	
c) Obras de colonização nas áreas beneficiadas pelas obras de fomento hidroagrícola	240:000	
	<hr/>	330:000

 1.290:000

II) Investimentos na indústria

1) Electricidade:

a) Aproveitamentos hidroeléctricos:

Cabril	450:000	
Salamonde	165:000	
Cançada	225:000	
Bacia hidrográfica do Douro — 1. ^a fase	750:000	
	<hr/>	1.590:000

b) Apoio térmico

200:000

c) Transporte e distribuição de energia:

Rede de transporte:

Interligação de novas centrais

100:000

A transportar

100:000

 1.790:000

 1.290:000

			Contos
<i>Transporte</i>	100:000	1.790:000	1.290:000
Ampliação de subestações Linha Setúbal - Ferreira do Alentejo e subesta- ções	60:000		
	40:000		
Rede de grande distribuição:			
Electrificação do Baixo Alentejo e do Algarve	60:000		
Electrificação de Trás- -os-Montes	50:000		
Ampliação e remodela- ção da rede geral	130:000		
Pequena distribuição ru- ral e urbana	200:000		
		640:000	
2) Siderurgia			2.430:000
3) Refinação de petróleos			250:000
4) Adubos azotados			280:000
5) Folha-de-flandres			165:000
6) Celulose e papel			120:000
			65:000
			3.310:000

III) Investimentos nas comunicações e transportes

1) Portos:			
a) Porto de Lisboa:			
Conclusão do plano de melho- ramentos de 1946	284:000		
Doca seca	200:000		
		484:000	
b) Portos do Douro e Leixões:			
Ampliação do porto comercial	175:000		
Cais de Gaia	35:000		
		210:000	
c) Outros portos:			
Obras novas e conclusão de obras em curso:			
Viana do Castelo	20:000		
Aveiro	50:000		
Peniche	15:000		
Portimão	17:000		
Faro-Olhão	10:000		
Horta	6:000		
Figueira da Foz	38:000		
Funchal — 1. ^a parte	65:000		
		221:000	
			915:000
2) Aeroportos			70:000
3) Caminhos de ferro			300:000
4) Marinha mercante:			
2 navios para a carreira de África	600:000		
2 navios-tanques	180:000		
		780:000	
			2.065:000
			4.600:000
			A transportar

	Contos	
<i>Transporte</i>	2.065:000	4.600:000
5) Aviação civil	75:000	
6) Correios, telégrafos e telefones	400:000	
	<hr/>	2.540:000

IV) Escolas técnicas

1) Conclusão de obras em curso:

3 escolas técnicas elementares	15:000	
5 escolas novas para ensino profissional.....	50:600	
5 adaptações, ampliações e melhoramentos das escolas existentes	12:900	
	<hr/>	78:500

2) Obras novas:

6 escolas técnicas elementares e 2 escolas in- dustriais femininas	72:500	
5 escolas novas para o ensino profissional...	40:500	
Adaptação, ampliação e melhoramento de es- colas existentes	8:500	
	<hr/>	121:500

200:000

V) Crédito ultramarino

Subscrição de parte do capital do Banco de Fomento do Ultramar..... 160:000

Total 7.500:000

MAPA 'II
Ultramar

Rubricas	Províncias ultramarinas								Total
	Cabo Verde	Guiné	S. Tomé e Príncipe	Angola	Moçambique	Índia	Macau	Timor	
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:									
1) Fomento agrícola, florestal e pecuário, preparação de terras, rega e povoamento	45:000	10:000	80:000	990:000	684:000	15:000	—	15:000	1.839:000
2) Urbanização, águas e saneamento	10:000	—	30:000	—	20:000	50:000	40:000	45:000	195:000
3) Energia eléctrica	—	—	—	422:000	520:000	—	—	—	942:000
4) Fomento mineiro	—	—	—	32:000	32:000	5:000	—	—	69:000
B) Comunicações e transportes:									
1) Caminhos de ferro	—	—	—	1.154:000	971:000	—	—	—	2.125:000
2) Portos e transportes marítimos e fluviais	30:000	53:000	15:000	246:000	50:000	70:000	50:000	4:000	518:000
3) Estradas e pontes	—	10:000	80:000	—	—	20:000	30:000	6:000	146:000
4) Aeroportos	(a) 17:000	5:000	5:000	32:000	45:000	20:000	—	2:000	126:000
C) Constituição do Banco de Fomento do Ultramar	—	—	—	20:000	20:000	—	—	—	(b) 40:000
Totais	102:000	78:000	210:000	2.896:000	2.342:000	180:000	120:000	72:000	6.000:000

(a) Desta soma, 15:000 contos estão incluídos no plano de obras a realizar pelo Ministério das Comunicações, destinados ao Aeroporto do Sal.

(b) Os restantes 160:000 contos do capital são subscritos pelo Tesouro da metrópole.

MAPA III

Cabo Verde

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:

1) Melhoramentos hidroagrícolas, florestais e pecuários:

Ilha de Santo Antão	17:000
Ilha de Santiago	16:000
Ilha do Fogo	7:000
Ilha de S. Nicolau	5:000

Contos

	45:000	
2) Sondagens hidrogeológicas	10:000	
	<u>55:000</u>	

B) Comunicações e transportes:

1) Porto de S. Vicente	20:000
2) Aeródromo da ilha do Sal (a)	15:000
3) Outros aeródromos	2:000
4) Transportes marítimos	10:000

47:000

Total da despesa 102:000

(a) A cargo do Ministério das Comunicações.

MAPA IV

Guiné

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:

Contos

1) Defesa, enxugo e recuperação de terrenos para a agricultura	10:000
--	--------

B) Comunicações e transportes:

1) Conclusão da ponte-cais de Bissau e equipamentos	20:000
2) Outros cais	3:000
3) Regularização e dragagens no rio Geba	30:000
4) Pontes do Geba em Bafatá, do Corubal e do Cacheu, a montante de Farim	10:000
5) Construções no aeroporto de Bissau e equipamentos	5:000

68:000

Total da despesa 78:000

MAPA V

S. Tomé e Príncipe

	Contos
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	
1) Aquisição de terras, aldeamentos para famílias de trabalhadores e assistência agro-pecuária ...	80:000
2) Saneamento de pântanos e esgotos	30:000
	110:000
B) Comunicações e transportes:	
1) Cais no porto de Ana Chaves e outros trabalhos portuários	15:000
2) Construção de parte da estrada de cintura da ilha de S. Tomé	80:000
3) Instalação e apetrechamento do aeroporto de S. Tomé	5:000
	100:000
<i>Total da despesa</i>	210:000

MAPA VI

Angola

	Contos
A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	
1) Rega e enxugo do vale do Cunene	469:000
2) Preparação de terrenos no vale do Cunene, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira	511:000
3) Estudos para a rega do vale do Cuanza	10:000
4) Aproveitamento hidroeléctrico das Mabubas, no Dande	107:000
5) Aproveitamento hidroeléctrico do Biópio, no Catumbela	136:000
6) Aproveitamento hidroeléctrico da Matala, no Cunene	179:000
7) Prospeção geológico-mineira	32:000
	1.444:000
B) Comunicações e transportes:	
1) Continuação do caminho de ferro de Luanda até ao Lui e seu apetrechamento	204:000
2) Continuação do caminho de ferro de Moçâmedes para leste até Cuanavale, incluindo a ponte sobre o Cunene, e o seu apetrechamento	950:000
3) Apetrechamento do porto de Luanda	20:000
4) Porto do Lobito (cais, equipamentos e silo)	126:000
5) Porto de Moçâmedes	90:000
6) Transportes fluviais no Cunene	10:000
7) Aeroporto de Luanda	12:000
8) Outros aeródromos	20:000
	1.432:000
C) Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar	20:000
<i>Total da despesa</i>	2.896:000

MAPA VII

Moçambique

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	Contos
1) Rega e enxugo de terrenos no vale do Limpopo	464:000
2) Expropriações e preparação de terrenos no vale do Limpopo, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira	220:000
3) Primeira parte do aproveitamento hidroeléctrico do Movene	470:000
4) Transporte de energia eléctrica do Revué para a Beira	60:000
5) Participação nos estudos sobre o aproveitamento do lago Niassa	10:000
6) Prospecção geológico-mineira	32:000
	1.256:000
B) Comunicações e transportes:	
1) Construção e apetrechamento do caminho de ferro do Limpopo	572:000
2) Continuação do caminho de ferro de Vila Luísa até à Manhiça	50:000
3) Continuação do caminho de ferro de Tete até ao Furancungo	127:000
4) Continuação do caminho de ferro de Moçambique de Nova Freixo a Catur	222:000
5) Porto de Nacala	50:000
6) Aeroporto de Lourenço Marques	25:000
7) Outros aeródromos	20:000
	1.066:000
C) Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar	20:000
	2.342:000
<i>Total da despesa</i>	2.342:000

MAPA VIII

Estado da Índia

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:	Contos
1) Trabalhos de rega em Sanguém e Quepém	15:000
2) Abastecimento de água e saneamento	50:000
3) Prospecção geológico-mineira	5:000
	70:000
B) Comunicações e transportes:	
1) Porto e caminho de ferro de Mormugão	70:000
2) Pontes na ilha de Goa e outras	20:000
3) Aeroportos de Mormugão e outros	20:000
	110:000
<i>Total da despesa</i>	180:000

MAPA IX

Macau

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:		Contos
1) Urbanização, águas e saneamento		40:000
B) Comunicações e transportes:		
1) Dragagens e aterros	50:000	
2) Estradas	30:000	
		80:000
<i>Total da despesa</i>		<u>120:000</u>

MAPA X

Timor

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:		Contos
1) Reconstrução na cidade de Díli	30:000	
2) Reconstrução no interior	15:000	
3) Fomento agro-pecuário	15:000	
		60:000
B) Comunicações e transportes:		
1) Porto de Díli	4:000	
2) Estradas e pontes	6:000	
3) Aeroportos	2:000	
		12:000
<i>Total da despesa</i>		<u>72:000</u>

MAPA XI

Cobertura dos investimentos previstos na Metrópole
e da contribuição para o Ultramar

Fontes de financiamento:	Totais em contos
a) Orçamento do Estado — encargos normais	2.450:000
b) Fundo de Fomento Nacional	880:000
c) Fundo de Fomento de Exportação	180:000
d) Instituições de previdência	1.400:000
e) Instituições de crédito	750:000
f) Empresas seguradoras	150:000
g) Participação directa de entidades particulares	750:000
h) Crédito externo e operações especiais de crédito	1.300:000
i) Autofinanciamentos	790:000
j) Outros recursos	350:000
<i>Total</i>	<u>9.000:000</u>

MAPA XII

Cobertura dos encargos do plano no Ultramar

Províncias ultramarinas	Financiamento (em contos)		
	Receita da província	Empréstimo	Total
Cabo Verde	—	102:000	102:000
Guiné	—	78:000	78:000
S. Tomé e Príncipe	82:000	128:000	210:000
Angola	1.778:000	1.118:000	2.896:000
Moçambique	815:000	1.527:000	2.342:000
Estado da Índia	72:000	108:000	180:000
Macau	97:000	23:000	120:000
Timor	—	72:000	72:000
<i>Total</i>	2.844:000	3.156:000	6.000:000