

## PROPOSTAS ADICIONAIS

*Propostas enviadas pelo Governo à Assembleia Nacional  
em 13 de Dezembro de 1952*

I

1. Ao estabelecer-se o quadro dos aproveitamentos hidroeléctricos do Plano de Fomento, deixaram-se intencionalmente por discriminar os relativos à bacia hidrográfica do Douro.

Os trabalhos efectuados para o reconhecimento das possibilidades energéticas e económicas de certos aproveitamentos desse rio criaram durante muito tempo um condicionalismo economicamente adverso à prioridade da sua realização, como consequência da insuficiente regularização dos caudais, da excessiva desproporção entre aquelas disponibilidades e as necessidades reais do País e do afastamento de alguns dos principais centros de consumo.

Daí a razão que levou a relegar para o grupo das realizações menos urgentes o prosseguimento dos estudos sobre o aproveitamento desse rio e, principalmente, do seu troço internacional, apesar de se saber que nele se encontram concentradas as mais ricas fontes nacionais de produção de energia.

Concluído, porém, o esquema inicial das grandes linhas de interligação e transporte e perante a previsão do desenvolvimento do consumo nos anos mais próximos, o problema do aproveitamento do Douro não poderia deixar de começar a ocupar um lugar de primeiro plano nas preocupações do Governo.

Nessa conformidade se decidiu, em meados de 1951 e no quadro do auxílio técnico do Plano Marshall, confiar o primeiro estudo de conjunto das possibilidades de aproveitamento da bacia hidrográfica do Douro — produção de energia eléctrica, navegação, rega e domínio das cheias — a uma firma americana da especialidade, que acaba de entregar o seu relatório prévio, a que se seguirá o definitivo dentro de curto prazo.

Conquanto mereçam séria ponderação e estudo alguns dos critérios e conclusões que se propõem nesse relatório, um primeiro problema de primordial importância parece, por agora, dever ser colocado em segundo plano — o da melhoria das actuais condições de navegação do Douro, que

exige obras de excessivo custo, principalmente na parte terminal do curso do rio.

Essa circunstância conduz a um novo exame do problema do aproveitamento do Douro, por isso que, até há pouco, a preocupação da navegabilidade constituía um dos princípios fundamentais da orientação seguida no seu estudo e um dos argumentos sempre apresentados a favor da prioridade das obras de aproveitamento do Douro nacional.

Não pode, porém, esquecer-se que a realização prática dos critérios e soluções agora sugeridos levanta problemas de melindre, como o da coordenação mais profunda da exploração de centrais pertencentes a empresas diferentes; o da antecipação substancial da construção de uma nova rede de transporte a tensão mais alta do que a actual e das respectivas subestações; e o de um volumoso complemento térmico anual à custa de carvões nacionais necessários à instalação da siderurgia. Há por isso que aguardar a conclusão dos estudos para se tomar a devida posição.

Do confronto das possibilidades de produção hidroeléctrica do rio Douro com as necessidades correspondentes à evolução do consumo, dados demais os progressos realizados na regularização de outros caudais, resulta a convicção segura de que se impõe a construção de um aproveitamento nesse rio; mas de todas as considerações expostas resulta também, por agora, a incerteza acerca da sua localização mais conveniente.

2. A Câmara Corporativa sugere também a inclusão dos aproveitamentos da Bouçã e Paradela no programa hidroeléctrico do Governo. Essa sugestão é do maior interesse e só não foi adoptada no Plano porque, por um lado, a limitação dos recursos financeiros impunha a maior prudência no estabelecimento dos esquemas de obras e, por outro lado, a conclusão recente dos projectos desses dois aproveitamentos não teria permitido tomar sobre eles uma posição bem fundamentada na época em que o Plano foi elaborado.

Não há dúvida, porém, de que a irregularidade actual dos caudais do Douro e a impossibilidade de constituir albufeiras de regularização no seu próprio vale implicam a necessidade de conjugar o seu aproveitamento com outras albufeiras a criar em outros rios, através de cuja utilização se possa transformar em energia permanente ou quase permanente uma parte apreciável das suas torrentes caudalosas, que, isoladamente, não podem ter utilização proveitosa no ponto de vista económico.

Foi esta ideia, que se traduz no imperativo de prosseguir na construção de grandes albufeiras de regularização ou no aproveitamento integral das existentes, que levou a incluir no Plano a rubrica «Bacia hidrográfica

do Douro», a qual devia ser entendida no sentido de abranger, além de uma central no Douro, uma ou mais centrais regularizadas que poderiam construir-se em alguns dos seus afluentes.

No momento presente, contudo, a existência dos projectos dos aproveitamentos da Bouçã e Paradela, que oferecem a vantagem de completar os sistemas do Zêzere e do Cávado, de acordo com o estabelecido nos cadernos de encargos das respectivas concessões; a circunstância de se poder contar com uma execução relativamente rápida desses aproveitamentos — cuja produção é, aliás, indispensável à satisfação das exigências do consumo — antes que possa entrar em serviço a central do Douro; as vantagens económicas que hão-de resultar da utilização dos equipamentos já adquiridos para a construção das restantes obras levadas a efeito nos mesmos rios e, bem assim, da larga experiência obtida pelas empresas concessionárias; a facilidade de ligação das centrais da Bouçã e Paradela à rede de transporte, com encargos pouco avultados e contribuindo, além disso, para melhorar o rendimento económico das instalações existentes; tudo são razões que aconselham a prioridade actual da construção destas centrais.

3. A revisão do quadro de aproveitamentos hidroeléctricos nos termos expostos e uma nova avaliação das possibilidades de produção das centrais, feita agora à luz da experiência já colhida no ano de 1952, permitem estabelecer um novo quadro de disponibilidades de energia hidroeléctrica mais favorável e certamente mais próximo da realidade do que aquele que figura no relatório do Plano enviado à Assembleia Nacional.

Efectivamente as previsões de produção de energia para o próximo sexénio, segundo o esquema agora proposto, serão as seguintes:

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
	Milhões de kilowatts-hora						
I) Energia hidráulica correspondente à produção de 1952:							
a) Energia permanente .....	1:000	1:000	1:000	1:000	1:000	1:000	1:000
b) Energia temporária (ou como tal utilizada) .....	200	200	200	200	200	200	200
<i>Soma a transportar</i> .....	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
	Milhões de kilowatts-hora						
<i>Transporte</i> .....	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200
II) Energia hidráulica depois de 1952:							
a) Energia permanente:							
Acréscimos de produção de cen-							
trais já existentes .....	60	60	60	60	60	60	60
Salamonde .....	20	100	100	100	100	100	100
Caniçada .....	—	—	80	160	160	160	160
Paradela .....	—	—	—	—	90	220	220
Cabril .....	—	—	140	270	270	270	270
Bouçã .....	—	—	—	50	100	100	100
Uma central no Douro .....	—	—	—	—	—	150	520
<i>Soma</i> .....	80	160	380	640	780	1:060	1:430
b) Energia temporária (ou como tal uti-							
lizável) .....	—	10	20	60	70	90	140
<i>Total</i> .....	1:280	1:370	1:600	1:900	2:050	2:350	2:770

Nestas condições, as possibilidades de produção previstas no quadro anterior permitirão ocorrer ao desenvolvimento normal do consumo e cobrir os presumíveis *deficits* de energia hidráulica a partir de 1958:

Anos	Produção		Consumo		Saldos	
	Perma- nente	Tempo- rária	Perma- nente	Tempo- rário	Perma- nentes	Tempo- rários
	Milhões de kilowatts-hora		Milhões de kilowatts-hora		Milhões de kilowatts-hora	
1953 .....	1:080	200	1:320	250	— 240	— 50
1954 .....	1:160	210	1:440	250	— 280	— 40
1955 .....	1:380	220	1:560	250	— 180	— 30
1956 .....	1:640	260	1:690	250	— 50	+ 10
1957 .....	1:780	270	1:820	250	— 40	+ 20
1958 .....	2:060	290	1:960	250	+ 100	+ 40
1959 .....	2:430	340	2:100	300	+ 330	+ 40

São de manter as estimativas de consumo constantes do relatório do Plano, por corresponderem a um critério de avaliação mais prudente e as taxas de crescimento utilizadas serem mais próximas das taxas médias mundiais e do próprio ritmo de expansão das necessidades do País.

4. No que respeita a encargos, as alterações introduzidas no esquema inicial terão como consequência a substituição da verba de 750:000 contos atribuída à bacia hidrográfica do Douro pelas seguintes:

	Contos
Central do Douro .....	430:000
Paradela .....	370:000
Bouçã .....	180:000
	<hr/>
	980:000
	<hr/>

Os investimentos ultrapassam, assim, em 230:000 contos a verba inicial, sem contar com os encargos de adaptação do esquema de linhas de transporte à solução que vier a ser adoptada para o Douro e que, na hipótese mais custosa, se prevê poderão ser cobertos pela capacidade de autofinanciamento que o parecer da Câmara Corporativa atribui à Companhia Nacional de Electricidade, a cujo cargo ficará certamente a respectiva construção. Julga-se, por outro lado, que o apoio térmico não virá a custar mais de 170:000 contos, com a diminuição de 30:000 em relação ao constante do Plano, pelo que o aumento total dos investimentos se reduz a 200:000 contos. O Governo, revistos os cálculos feitos para encontrar as coberturas do Plano de Fomento, está convencido de que o aumento resultante destas alterações cabe ainda dentro das margens de segurança que estavam previstas.

## II

No relatório do Plano prevê-se também o enxugo de terrenos sujeitos ao afluxo das marés, nomeadamente dos situados ao longo do litoral algarvio, que abrangem uma superfície improdutivo superior a 10:000 ha, distribuída pelos concelhos de Castro Marim, Vila Real de Santo António, Tavira, Olhão, Faro, Loulé, Portimão e Lagos.

Para essa obra previu-se a respectiva verba, a qual se encontra incluída na dotação global de 240:000 contos atribuída à colonização interna para trabalhos a efectuar nas áreas beneficiadas pelas obras de fomento hidroagrícola.

Os reconhecimentos efectuados e os projectos dos serviços permitem encarar a possibilidade da recuperação económica de 3:000 ha destes terrenos durante o próximo sexénio.

Essa recuperação deverá ser feita com base nos seguintes trabalhos:

- a) Defesa dos terrenos contra a invasão das águas do mar, por meio da construção de pequenos diques e guarda-matos;
- b) Dessalga por lavagem com água doce obtida pelo armazenamento das chuvas em albufeiras situadas fora das zonas beneficiadas ou captada no próprio terreno por meio de furos artesianos.

Estes terrenos, uma vez adaptados à exploração agro-pecuária, apresentarão elevado grau de produtividade, particularmente para as culturas do milho, batata, produtos hortícolas e forragens.

Prevê-se que, por hectare, o custo das obras de defesa, dessalgamento e rega não vá além de 20.000\$, o que representa para os 3:000 ha um dispendio total de 60:000 contos, a realizar através dos serviços competentes do Ministério das Obras Públicas.

Nestes termos, a inclusão da respectiva verba entre as dotações atribuídas à colonização interna será vantajosamente substituída pela inscrição de uma dotação especial entre as obras de hidráulica agrícola previstas no Plano.

Mas esta transformação de terreno improdutivo em solo entregue à cultura intensiva de regadio só se conseguirá efectivamente — tal como sucede na passagem do sequeiro extensivo ao regadio intensivo — desde que se se recorra à eficiência da empresa familiar, à qual se deve a modificação de grande parte do País, incluindo o próprio Algarve.

Torna-se, pois, necessário promover a colonização dos terrenos à medida que vão sendo executadas as diferentes operações de adaptação ao regadio.

A verba a prever para tal fim e a inserir entre as destinadas à colonização interna pode calcular-se em 30:000 contos.

### III

No relatório da proposta de lei sobre o Plano afirma-se a necessidade de assegurar o equilíbrio económico da exploração ferroviária e reconhece-se que a electrificação da rede, nos troços de maior intensidade do tráfego, constitui um dos meios de atingir essa finalidade.

A insuficiência prevista da produção de energia eléctrica para satisfazer as exigências gerais do consumo e, sobretudo, o limite imposto à cobertura do plano pela avaliação cuidadosa dos meios de financiamento levaram a encarar a necessidade de adiar por algum tempo a realização daquele empreendimento.

O novo esquema de aproveitamentos hidroeléctricos proposto pelo Governo e a possibilidade agora reconhecida de, sem grave inconveniente, se reduzirem verbas afectadas a outros investimentos tornam possível a revisão do problema.

Com efeito, o facto de estarem já encomendados dois navios para as carreiras de África, além dos constantes do Plano, e ainda a próxima organização de uma companhia nacional de aviação, com meios modernos e elevada capacidade de transporte, permitem deixar para melhor oportunidade a construção de um daqueles navios e reduzir em 200:000 contos o montante dos investimentos.

Por outro lado, o Governo reconhece que dadas as possibilidades de autofinanciamento dos C. T. T., se pode reduzir também em 100:000 contos a dotação que inicialmente lhes foi atribuída sem que com isso se modifique sensivelmente o ritmo das realizações previstas.

Oferecem-se estes elementos à consideração da Assembleia para a habilitar a decidir se, mediante as compensações acima referidas, deve reforçar com 300:000 contos a verba atribuída no Plano aos caminhos de ferro e tornar, assim, possível a electrificação até ao Entroncamento.

#### IV

Em harmonia com as considerações constantes dos n.ºs I e II, o Governo tem a honra de submeter à apreciação da Assembleia Nacional as seguintes propostas:

- 1.º Que às alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 da parte II do mapa I anexo ao Plano sejam feitas as seguintes alterações:

*a)* Na alínea *a)*:

Acrescentar aos aproveitamentos hidroeléctricos:

	Contos
Paradela .....	370:000
Bouçã .....	180:000

Substituir: «Bacia hidrográfica do Douro (1.<sup>a</sup> fase) — 750:000 contos» por: «Central no Douro — 430:000 contos».

b) Na alínea b):

Substituir: «Apoio térmico — 200:000 contos», por: «Apoio térmico — 170:000 contos».

2.º Que os n.ºs 1) e 3) da parte I do mesmo mapa sejam alterados do seguinte modo:

a) Que se reduza para 150:000 contos a verba de 240:000 inscrita na alínea c) do n.º 3);

b) Que ao n.º 1) se adite a seguinte alínea:

g) Enxugo de terrenos improdutivos, denominados «sapais algarvios» — 60:000 contos;

c) Que no n.º 3) se insira a seguinte nova alínea:

i) Colonização dos terrenos a que se refere a alínea g) do n.º 1 — 30:000 contos.

Lisboa, 13 de Dezembro de 1952. — O Ministro das Finanças, *Artur Águedo de Oliveira*. — O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*. — O Ministro das Obras Públicas, *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich*. — O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues*. — O Ministro da Economia, *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

*Propostas enviadas pelo Governo à Assembleia Nacional  
em 15 de Dezembro de 1952*

1. O plano de fomento para Cabo Verde inscrevia a dotação de 20:000 contos sob a rubrica «Porto de S. Vicente». E no relatório que o precedia indicavam-se os objectivos a alcançar com os respectivos melhoramentos portuários, frisando-se, porém, que, estando naquele momento uma missão a estudar o problema *in loco*, haveria que aguardar o resultado desses estudos. No entanto, supunha-se que se não deveria ir muito além de um cais para atracação de navios e de um plano inclinado para barcos de cabotagem.

No decorrer da apreciação da proposta de lei observou-se na Assembleia Nacional que a dotação inscrita era insuficiente; igualmente no parecer da Câmara Corporativa essa escassez foi notada e ao mesmo tempo sugerido que, no caso de não poder ser maior, fosse de preferência aplicada em outros objectivos, nomeadamente no melhoramento do Porto Novo, na ilha de Santo Antão.

De posse de alguns elementos trazidos pela referida missão, pode agora o Governo ajuizar melhor da situação e ajustar, como tinha expressamente previsto, a dotação em causa. Desejaria encarar a construção de um quebra-mar, no qual viessem a inserir-se um ou mais cais para atracação de navios, e a de um plano inclinado. Ao mesmo tempo executar-se-ia uma pequena obra de abrigo em Porto Novo, de Santo Antão, fronteiro a S. Vicente, ligando por uma curta estrada aos férteis vales do Norte daquela ilha, a fim de se poder garantir o regular e frequente abastecimento de frescos e frutas à cidade do Mindelo e à navegação no Porto Grande.

Para tanto tem de ser alterada a rubrica inicial e elevada a dotação para 45:000 contos, sendo 10:000 transferidos da dotação de 80:000 contos atribuídos à «Construção de parte da estrada de cintura da ilha de S. Tomé», do plano de fomento de S. Tomé e Príncipe, do que não resultará inconveniente.

2. Considerou a Câmara Corporativa como necessária a construção de um caminho de ferro na região do Congo, tendo o mesmo desejo sido

expresso na Assembleia Nacional. Tem o Governo idêntica convicção, reconhecendo a situação difícil, quanto a transportes, em que se encontra o Norte da província, imperfeitamente dotado de vias de comunicação indispensáveis para o desenvolvimento da sua agricultura, das riquezas mineiras e do próprio povoamento.

E, embora considere da maior importância levar o mais adiante possível o prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes, julga, contudo, poder retirar 150:000 contos da sua dotação, que, juntos a 50:000 contos obtidos pelo sacrifício da dotação para «Preparação de terrenos no vale do Cunene», prefariam o montante de 200:000 contos a destinar à construção de um apreciável troço do futuro caminho de ferro do Congo, para servir esta região, drenando os seus produtos para o porto de Luanda.

Desta maneira não será muito afectado o prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes, pois ficam ainda assegurados meios para ultrapassar Vila Serpa Pinto, nem comprometida a obra de povoamento do Cunene, que se considera necessário levar por diante.

3. Finalmente, e no que respeita ao plano de Macau, tendo em vista as observações feitas acerca da construção de um aeroporto — e que já constavam do relatório da proposta do Governo —, entendeu-se que, substituindo a rubrica «Estradas» por «Estradas e aeroportos», ficaria melhor esclarecido e assegurado o objectivo.

4. Nestes termos, o Governo tem a honra de submeter à apreciação da Assembleia Nacional as seguintes propostas:

1.<sup>a</sup> Que no plano de fomento para Cabo Verde a rubrica «B) Comunicações e transportes» e os números finais do plano tenham a seguinte ordenação:

B) Comunicações e transportes:

	Contos	
1) Porto de S. Vicente, Porto Novo (Carvoeiros) e sua ligação com o Norte da ilha.....	45:000	
2) Aeroporto da ilha do Sal (a)...	15:000	
3) Outros aeródromos .....	2:000	
4) Transportes marítimos .....	10:000	72:000
	<hr/>	<hr/>
<i>Total da despesa a transportar .....</i>		127:000

	Contos
<i>Transporte</i> .....	127:000
a) A deduzir, por ser a cargo do Ministério das Comunicações .....	15:000
<i>Total final</i> .....	<u>112.000</u>

2.<sup>a</sup> Que no plano de fomento para S. Tomé e Príncipe a dotação da rubrica «B), 2) Construção da parte da estrada de cintura da ilha de S. Tomé» seja alterada para 70:000 contos, sendo, conseqüentemente, alterado o «Total da despesa» para 200:000 contos;

3.<sup>a</sup> Que no plano de fomento de Angola a dotação da rubrica «A), 2) Preparação de terrenos no vale do Cunene, instalação e assistência técnica e financeira» seja reduzida para 461:000 contos;

Que no mesmo plano, como primeira alínea da rubrica «B) Comunicações e transportes», seja inscrita a seguinte: «Caminho de ferro do Congo» — 200:000 contos;

Que no mesmo plano a rubrica «B), 2)» passe a ter a seguinte redacção e respectiva dotação: «Continuação do caminho de ferro de Moçâmedes para leste, até Vila Serpa Pinto, incluindo a ponte sobre o Cunene» — 800:000 contos;

4.<sup>a</sup> Que no plano de fomento de Macau a rubrica «B), 2)» passe a ter a seguinte redacção: «Estradas e aeroportos».

Lisboa, 15 de Dezembro de 1952. — O Ministro das Finanças, *Artur Águedo de Oliveira*. — O Ministro das Obras Públicas, *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich*. — O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues*. — O Ministro da Economia, *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.