

ANEXOS

(Pareceres subsidiários)

- I — Parecer subsidiário da secção de Produtos florestais (Povoamento florestal e Colonização interna).
- II — Parecer subsidiário da secção de Minas, pedreiras e águas minerais (Reconhecimento mineiro).
- III — Parecer subsidiário da secção de Electricidade e combustíveis (Energia eléctrica, Electrificação de caminhos de ferro, Refinação de petróleos e Adubos azotados).
- IV — Parecer subsidiário da secção de Indústrias metalúrgicas e químicas (Siderurgia).
- V — Parecer subsidiário da secção de Transportes e turismo (Marinha mercante).
- VI — Parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (Hidráulica agrícola, Portos e Escolas técnicas).
- VII — Parecer subsidiário da secção de Obras Públicas e comunicações (Aeroportos, Caminhos de ferro, Aviação civil e Correios, telégrafos e telefones).
- VIII — Parecer subsidiário da secção de Crédito e previdência (Financiamento do Plano).

I

Parecer subsidiário da secção de Produtos florestais (Povoamento florestal e colonização interna)

A secção de Produtos florestais da Câmara Corporativa, consultada sobre a parte do capítulo I «Agricultura» do Plano de Fomento relativa a povoamento florestal e colonização interna, emite o seguinte parecer subsidiário:

I

No Plano de Fomento são consignadas as seguintes verbas para investimentos na agricultura:

a) No continente e ilhas:		Contos
Obras de hidráulica agrícola ...	496:000	
Repovoamento florestal	464:000	
Obras de colonização interna ...	330:000	
	<hr/>	
<i>A transportar</i>		1.290:000

	Contos
<i>Transporte</i>	1.290:000
b) No ultramar, para obras de fomento agrícola, florestal e pecuário, preparação de terras, rega e povoamento:	
Angola	990:000
Moçambique	684:000
S. Tomé	80:000
Cabo Verde	45:000
Índia	15:000
Timor	15:000
Guiné	10:000
	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 1:839:000
<i>Total</i>	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> 3.129:000 <hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>

ou seja 23 por cento dos 13.500:000 contos considerados necessários para a execução do Plano.

II

Ao relator cabe apreciar a parte do projecto que respeita ao povoamento florestal e à colonização na metrópole, em que serão investidos 960:000 contos.

É extremamente sucinto o Plano na parte que se refere a estes empreendimentos e difícil se torna comentar o enunciado e o orçamentado. Mas como da leitura do preâmbulo e dos parágrafos do capítulo I «Agricultura» se colhe a impressão de que, independentemente das grandes obras consideradas, há que promover o desenvolvimento da agricultura nas suas diferentes modalidades, permitimo-nos incluir algumas considerações, que se afiguram indispensáveis para esclarecimento do problema nas suas grandes linhas e que só confirmam a matéria exposta no projecto.

Diz-se no relatório que já se conseguiu, «*a par do aumento da produção agrícola..., a descida do custo em vários dos seus sectores*». E acrescenta-se que o rendimento por habitante é muito baixo, enquanto que o nível médio de trabalho, elevadíssimo, conseguido em muitos países da Europa é consequência «*do nível da técnica, da eficiência da mão-de-obra e do equipamento com que esses recursos são utilizados*».

Mais adiante afirma-se: *«podemos, na agricultura, aplicar à terra as conquistas da ciência agronómica, irrigá-la, defendê-la, substituir braços por máquinas...»*.

E considera-se que a fixação da parte dos 50:000 portugueses da metrópole que anualmente necessitam de empregar a sua actividade deverá ser conseguida parcialmente, *«pelo alargamento da área do regadio, sobretudo ao Sul, abrindo 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, etc. Por isso têm de se encontrar, ao lado da acção colonizadora, outras soluções...»*

Afirma-se na alínea 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 e da 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.

O fomento da agricultura metropolitana figura, lógicamente, em primeiro lugar entre os objectivos do Plano, como as obras de rega e fomento agro-pecuário e o povoamento na valorização das economias ultramarinas.

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 seqüência nestes, é preciso elaborar um plano de conjunto que corresponda às necessidades do progresso económico do País dentro das suas possibilidades de financiamento.

Transcreve-se do n.º 1 do capítulo «Agricultura» o parágrafo final:

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.

Diz-se no n.º 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.

E numa conclusão lógica e realista afirma-se:

Para isso...

Nestas condições, o aumento da produção só poderá vir a conseguir-se pela adopção de métodos culturais que aumentem a produtividade do solo.

O texto do n.º 5 reforça doutrina exposta anteriormente.

Deste capítulo destacam-se os seguintes períodos:

... é indispensável completar a intervenção do Estado com uma acção mais intensa em certos aspectos de actividade normal dos serviços... E 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.

Precisamente porque a doutrina explanada nestas considerações não se coaduna com o que depois se especifica no Plano é que se fizeram estas transcrições, para facilitar e apoiar a evolução do nosso raciocínio.

III

Não nos compete apreciar o projectado quanto às obras de hidráulica agrícola, «conclusão das obras incluídas no plano de fomento hidro-agrícola de 1938». Mas afigura-se-nos oportuno recordar as seguintes

passagens do parecer que recentemente relatámos sobre o projecto de colonização da várzea do Ponsul (campina de Idanha-a-Nova) :

Do exame do problema em geral parece depreender-se que as obras de hidráulica agrícola projectadas para submeter à irrigação toda a área economicamente susceptível desta benfeitoria não foram acompanhadas de um plano que, em conjunto, estudasse e orientasse o aproveitamento agro-pecuário das terras beneficiadas, adentro das necessidades do País, não só no que respeita a produtos para consumo interno ou exportação, como no sentido de elevar e racionalizar o regime alimentar em geral e nomeadamente das populações das regiões em causa. Por outro lado, uma obra de hidráulica agrícola pressupõe três fases distintas, mas interdependentes: a obra pròpriamente dita, a adaptação ao regadio e a exploração. Parece à Câmara Corporativa que tem faltado a necessária coordenação entre os organismos intervenientes, e assim é que a experimentação agronómica não foi acompanhando, na oportunidade e intensidade devidas, a execução da obra, com manifesto prejuízo de tempo, resultando daí não haver no momento em que os terrenos são «postos em rega» os elementos de orientação dos produtores necessários a uma acção imediata, sempre demorada pelos encargos e pelas dificuldades na exploração do regadio, apesar de o Decreto n.º 28.652 o prever. Por sua vez, como é do conhecimento geral, a adaptação do trabalhador da zona de sequeiro às práticas de regadio não é geralmente fácil e requer ensino prolongado e minucioso. As escolas de regantes deveriam ser constituídas tão depressa quanto possível, em número adequado, de forma a dotarem imediatamente a exploração com mão-de-obra habilitada. Esta lacuna, que é reconhecida como dos mais sérios obstáculos ao conveniente aproveitamento técnico e económico dos grandes e pequenos regadios, deverá ser prontamente suprida. Em Espanha, junto de cada obra de regadio funciona uma escola de capatazes e de trabalhadores, para se especializarem na difícil arte de adaptar o terreno e do bom e conveniente aproveitamento das águas de rega.

E mais adiante:

Parece não oferecer dúvida que o êxito da adaptação ao regadio, e nomeadamente da colonização, depende dos auxílios

financeiros que forem dispensados aos regantes ou aos colonos. Já no seu relatório de 1932 o engenheiro agrônomo Mário Fortes considera o capital de transformação uma das pedras basilares do empreendimento. Os trabalhos de nivelamento, de enxugo, abertura de regadeiras, etc., requerem recursos financeiros que nos parece não se coadunam com a economia prevista para os casais. É certo que o artigo 35.º do Decreto n.º 28.653, de 16 de Maio de 1938, assinado pelo Sr. Dr. Rafael Duque, diz:

As associações de regantes e beneficiários devem promover a criação de caixas de crédito agrícola mútuo, nos termos da legislação em vigor, das quais farão parte os agricultores que explorem as terras dominadas pelos aproveitamentos, salvo se existirem outras a que pertençam ou devam pertencer os mesmos agricultores, segundo o parecer da Caixa Nacional de Crédito.

E o artigo 36.º:

Os empréstimos serão garantidos por hipoteca, fiança, penhor e consignação de rendimentos.

Afigura-se-nos, porém, que a prestação de crédito na base de hipoteca, como a lei prevê, não se coaduna com o regime jurídico dos colonos. E no projecto em causa não se faz referência a este aspecto da questão, que julgamos fundamental. Na verdade, o artigo 96.º do Decreto n.º 36.709, de 5 de Janeiro de 1948, diz:

O regime estabelecido neste regulamento é igualmente aplicável aos casais agrícolas a constituir nos terrenos beneficiados pelas obras de fomento hidroagrícola, conforme o disposto na primeira alínea da base XV da Lei n.º 1.949.

Mas o artigo 6.º do mesmo decreto determina:

O casal agrícola constitui uma unidade económica perpétua, inalienável, indivisível e impenhorável, salvo as excepções expressamente consignadas no presente regulamento.

Diz-se no projecto em apreciação (colonização da várzea do Ponsul):

Poderia aguardar-se que o povoamento se desse com apoio no arrendamento de pequenas parcelas ou na parceria agrícola familiar. Mas os objectivos sociais da obra não podem ser atraídos pela livre prática de sistemas que, sem o abrigo de legislação eficiente, podem conduzir à instalação de famílias rurais em baixo nível de vida, resultante de contratos defeituosos do ponto de vista social. A única solução que se apresenta é a da colonização feita através do estabelecimento de empresas do tipo familiar, fixadas graças à sua feição de auto-suficiência em mão-de-obra, em larga medida, e de produção para consumo próprio, à margem, também em larga medida, de condições de mercado.

O primeiro considerando justifica por parte dos serviços competentes prudente e minucioso estudo da legislação seguida no estrangeiro, nomeadamente em Itália, quanto à exploração dos regadios e sua adaptação ao nosso país. Quanto ao segundo, afigura-se-nos que o problema poderá ter solução conveniente recorrendo a processos menos rígidos quanto à expropriação, para o que se deverá procurar a solução legal.

Em conclusão: falta e urge promover a elaboração de um plano de conjunto do aproveitamento técnico-económico dos terrenos beneficiados pelas obras de hidráulica agrícola, sem esquecer a regular e compensadora absorção dos produtos de maior valor que as terras beneficiadas deverão produzir. E faltam também as disposições legais que permitam um conveniente e equilibrado aproveitamento económico e social das terras enriquecidas pela água, sem violências desnecessárias, mas sem prejuízo da valorização que os capitais investidos e as necessidades do País justificam.

IV

REPOVOAMENTO FLORESTAL. — Que dizer da parte do Plano que se reporta ao repovoamento florestal e a que estão consignados 464:000 contos, dos quais 400:000 destinados à arborização, no continente, de

70:000 ha de baldios e trabalhos inerentes a 64:000 ao repovoamento florestal dos distritos do Funchal e de Ponta Delgada? Obra fundamental, com larga projecção, na qual os considerados serviços florestais vêm de há longos anos exercendo proveitosa actividade, limitada apenas pelos recursos de que têm disposto.

Seria de desejar uma aceleração na execução do plano do povoamento florestal de 1938, promulgado pelo Digno Procurador Dr. Rafael Duque quando Ministro da Agricultura, o que parece, porém, não ser possível por falta de recursos que a simples existência de verbas não pode suprir. E assim admite-se que a fase do repovoamento, agora incluída no Plano de Fomento, corresponda precisamente, em extensão, à prevista para o terceiro período quinquenal, a findar em 1953, dos seis considerados no plano de povoamento.

Parece não ficar deslocado arquivar neste parecer um pouco de história do que tem sido a acção dos Serviços Florestais, nomeadamente no desenvolvimento do plano de povoamento florestal, e que se extrai de um estudo recente:

A lenta cadência dos trabalhos de arborização que era imposta pelas restrições financeiras motivadas pela agitação constante de Governos e pelas lutas de partidos fazia com que os empreendimentos se eternizassem.

Como exemplo bem frisante, cita-se o caso de se haver projectado em 1896 a arborização de 36:930 ha em cento e doze anos !

Em verdadeiro antagonismo de visões e possibilidades financeiras, passados que foram quarenta anos, foi decidido cuidar-se urgentemente desse momentoso e grave problema da fixação das areias do litoral, e para tanto foram os Serviços Florestais especialmente dotados, nos anos de 1936, 1937 e 1938, com as avultadas verbas, respectivamente, de 2:000, 6:400 e 5:700 contos, as quais permitiram imprimir tão notável incremento que pouco restou para que o trabalho ficasse totalmente concluído.

E eis-nos chegados ao verdadeiro milagre da história silvícola portuguesa: o plano de povoamento florestal, estabelecido em 1938 pela Lei n.º 1.971, que o aprovou.

Assim se deu a forma a um dos grande empreendimentos enquadrados no espírito da Revolução Nacional e com assento na obra de reconstituição económica, cujo largo alcance desnecessário se torna enaltecer.

Da inclusão do repovoamento florestal em tão vastíssima como profícua obra de continuação e progresso resulta não sòmente o que corresponde ao mero facto de revestir os solos de montanha ou fixar os areais móveis do litoral, mas a sua consequência directa no aumento da produção de madeiras e outros produtos florestais derivados, que constituem primoroso e indispensável potencial económico.

Plano iniciado em 1939 e concebido para uma realização ao longo de trinta anos, divididos por seis períodos quinquenais, previra a conclusão do revestimento das dunas em 9:125 ha — passados que fossem cinco anos — e a vasta e dispersa obra da arborização dos baldios serranos situados ao norte do Tejo, no total de 420:000 ha, onde se previa também:

- Melhorar o regime pastoril em 60:200 ha.
- Estabelecer reservas botânicas em 33:500 ha.
- Implantar 125 viveiros.
- Construir 21 sedes de administração.
- Construir 940 casas de guarda.
- Construir 140 postos de vigia contra incêndios.
- Construir 2:415 km de caminhos florestais.

Que parte do plano se considera esteja concluída no fim deste ano?

Diz o trabalho em referência:

Em serras:

- 7 sedes de administração.
- 229 casas de guarda.
- 303 km de caminhos florestais.
- 42 viveiros.
- 62:785 ha de arborização.

Em dunas. — Pode considerar-se praticamente executada a tarefa relativa aos trabalhos em dunas, onde a actividade de arborização se limita presentemente à ressementeira de clareiras ocasionadas todos os anos nos povoamentos mais novos pelos temporais que fustigam a costa e a cujos estragos há que acudir prontamente para que os prejuízos não se alastrem a maiores áreas.

Os trabalhos que foram executados traduzem-se em:

15 casas de guarda.
82 km de caminhos florestais.
9:036 ha de sementeiras.
430:000 árvores de plantação.

É pois flagrante que não só na actividade relativa aos perímetros florestais em dunas — onde a conclusão dos trabalhos deveria verificar-se em 1943 e apenas em 1947 se deram por concluídos —, como, e muito especialmente, nos perímetros de montanha, não tem sido possível manter-se a cadência prevista no plano, mercê de variadas circunstâncias, entre as quais são de salientar as razões de ordem económica e social resultantes da anormalidade provocada pelo recente estado de guerra.

Comparados os quantitativos da obra que virão a ficar realizados no fim do corrente ano com o que fora previsto em serras no plano de povoamento florestal em igual período de tempo, o atraso a registar será de cerca de:

14 sedes de administração.
391 casas de guarda.
22 postos de vigia.
1:497 km de caminhos florestais.
78 viveiros.
39:615 ha de arborização.

Para semelhante atraso contribuirá de maneira notável a imperiosa necessidade de se ponderarem as características especiais duma generalizada economia de montanha, que não permite alterar bruscamente os hábitos e conceitos das populações, arreigadas a um tradicional sistema agro-pecuário cujo equilíbrio está dependente da própria existência do baldio vizinho, usufruído em regime de comuna, que é aliás a ruína latente dos solos e da sua cobertura vegetal.

Por outro lado, a circunstância de ser fortemente progressiva a previsão quinquenal do plano relativo aos trabalhos de arborização — 20:000 ha no 1.º período, até 127:000 ha no 6.º período — quase torna impeditiva a recuperação do atraso registado, que presentemente se traduz em três anos e meio do 3.º período, em decurso, ou seja o equivalente a um ano e meio do último período, que decorrerá de 1964 a 1968.

Como atenuantes de semelhantes factores-limites, tem-se procurado dispersar a actividade dos serviços pelo maior número possível de núcleos de arborização, razão pela qual se intensificou a elaboração dos competentes projectos, que, nos termos da lei, são submetidos à aprovação em Conselho de Ministros.

A par dos trabalhos referidos, outro sector da actividade cometido à Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas merece relevo particular — a hidráulica torrencial —, destacando-se pela sua vastidão e importância as obras em curso na bacia hidrográfica do rio Lis — onde os primeiros investimentos datam de 1903 —, apesar de a sua acção se fazer sentir igualmente em outros pontos do País, como em alguns ribeiros da região da Lousã e nas cabeceiras dos rios Zêzere e Mondego.

Para se ajuizar do volume do trabalho executado até 31 de Dezembro do ano findo na primeira das bacias hidrográficas referidas — do rio Lis —, de cujos resultados se pode já constatar a regularização dos leitos de um grande número de ribeiros, a defesa contra a erosão profunda, a manutenção do armentio ribeirinho e a decisiva influência no regime das águas que ameaçavam a própria cidade de Leiria, seguidamente se indica o volume das obras realizadas:

De 1941 a 1951 foram construídas, em 38 ribeiros, 392 barragens, com a altura global de 729 m, trabalho que foi completamente acompanhado da plantação de 200:000 árvores.

Encontram-se presentemente em estudo mais 11 ribeiros e não-de ser ainda estudados 33; para realização destes estudos é de salientar a valiosa colaboração prestada pela Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos no que respeita à base cartográfica em que assentam os competentes projectos de correcção torrencial.

Conhecida a importância das madeiras no comércio mundial — em progressiva ascensão, ocupam actualmente o 2.º lugar na escala dos valores de trocas — e no caso especial do nosso país a dos produtos florestais na balança comercial e a influência dos povoamentos na valorização dos terrenos pobres, na regularização do clima, combate à erosão e como valor económico para a agricultura, indústria e exportação, não é de admirar, dada a projecção da riqueza florestal, que num plano de fomento de ordem geral se consigne a este sector particular atenção.

Diz o projecto que a verba inscrita se destina à arborização de 70:000 hectares de baldios e trabalhos inerentes e admite-se que esta designação genérica compreenda todos os trabalhos que pelos Serviços Florestais vêm sendo executados neste sector.

Assim — tudo o indica — continuará a arborização dos terrenos baldios no Norte do País, especialmente nos distritos de Viana do Castelo, Vila Real, Bragança, Guarda e Castelo Branco, que estão sob a administração dos municípios ou das juntas de freguesia e já affectos, ou em vias de o estar, ao regime florestal. Proceder-se-á também ao povoamento de algumas serras, como as de Montemuro e da Gralheira.

E não poderão deixar de ser mantidos, senão ampliados, os trabalhos de correcção de regimes torrenciais, nomeadamente na bacia hidrográfica do Lis, que vêm sendo executados em intensa colaboração com os Serviços Hidráulicos, para cuja obra o Plano atribui, no capítulo da hidráulica agrícola, uma verba de 35:000 contos, destinada à regularização do rio Lis e defesa dos campos marginaes contra as cheias (regularização fluvial, enxugo e rega da área beneficiada — 2:145 ha) e fixação e melhoramento do estuário, da do Mondego, etc.

Os trabalhos de povoamento não se podem limitar à postura do arvoredo e têm de ser acompanhados de outros complementares, não só no que respeita às matas nacionais e aos povoamentos submetidos ao regime florestal, mas nomeadamente na assistência técnica à lavoura, quanto às boas práticas a seguir, para que uma exploração progressiva e contínua dos produtos das matas não empobreça ou desvalorize o manto vegetal. E este sector é um dos mais importantes, se se atender a que 96 por cento da superfície florestal arborizada, que atinge 2.467:000 ha, constitui património particular, não falando já na defesa das árvores dos seus inimigos tradicionais.

«O problema é tanto mais grave quanto é certo que os recursos florestais do País têm sido objecto de verdadeiros desmandos, não apenas motivados pelo accidental esgotamento resultante das normais exigências em material lenhoso durante a última guerra, mas porque certas práticas, como a resinagem, a poda, o descortiçamento e os cortes rasos ou desbastes, parecem ameaçar a integridade dos povoamentos, por virtude duma exploração gananciosa e desmedida» — afirma entidade competente. Estes factos justificam perfeitamente um apreciável desenvolvimento da rede de serviços externos e dos meios que permitam assegurar uma eficaz assistência.

O degradamento das serras, principalmente de Trás-os-Montes, do Baixo Alentejo (Mértola, Serpa, etc.) e da província do Algarve, entre

outras, e os altos inconvenientes económicos e sociais resultantes da erosão são manifestos e inquietantes. E sabe-se que o revestimento florestal é um dos meios mais indicados, mais económicos, independentemente de assegurar rendimento futuro, para contrariar o progressivo desgaste e empobrecimento dos solos.

O fomento da piscicultura e o povoamento das águas interiores, a defesa do arvoredos dos seus inimigos, nomeadamente os soutos da doença da «tinta» (*Phytophthora cambivora*) e os sobreiros da «Lagarta» (*Lymantria dispar*) — sectores onde, aliás, já pelo combate, já pela reconstituição, vem sendo desenvolvida acção notável —, a instalação e ampliação de viveiros e a reconstituição e melhoramento das pastagens de altitude, de forma a manterem-se os efectivos pecuários, a constituição de «reservas pastoris», etc., são outros tantos campos de acção a incluir no desenvolvimento dos trabalhos, tendo sempre em consideração que «para todos os projectos especiais de arborização, elaborados ou a elaborar, não podem os florestais preterir as necessidades pecuárias locais em favor de uma arborização que por vezes conviria fosse integral, mas que a economia agrária das populações não permite que o seja».

Quanto às verbas consignadas para o repovoamento florestal nos distritos autónomos do Funchal e de Ponta Delgada, destinam-se a dar execução ao estabelecido no Decreto-lei n.º 38.178, de 22 de Fevereiro de 1951. Os trabalhos recentemente iniciados têm assim assegurada a sua continuidade, com as consequentes repercussões, quer na correcção dos regimes torrenciais da ilha da Madeira, quer no aumento da área florestal da ilha de S. Miguel, quer no consequente enriquecimento da área agricultável e das economias locais.

Parece, porém, à secção de tomar em consideração os projectos relativos aos distritos de Angra e da Horta em vias de conclusão e lhes dar início na medida do possível.

A secção, com as considerações formuladas, dá o seu parecer concordante com o que no Plano de Fomento se consigna ao repovoamento florestal.

V

OBRAS DE COLONIZAÇÃO INTERNA. — No que respeita à colonização interna, o Plano atribui 330:000 contos, assim distribuídos:

	Contos
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 e enxugo de terrenos	240:000

a) e b) O Decreto-Lei n.º 36.054, de 20 de Dezembro de 1946, assinado pelo Digno Procurador Dr. Luís Supico Pinto, então Ministro da Economia, visa a «enriquecer a obra de fomento em que o Governo está empenhado com as primeiras realizações de vulto em matéria de colonização interna». Foi possível legislar neste sentido, visto considerar-se então concluído, e com a aprovação da Câmara Corporativa, o plano geral de aproveitamento dos baldios reservados, únicos susceptíveis de obras de colonização, uma das primeiras realizações da Junta de Colonização Interna, criada em 1937 pelo Digno Procurador Dr. Rafael Duque.

No preâmbulo do decreto citado diz-se:

a) A área a colonizar abrange 115:682 ha, dos quais somente 14:709 se referem a terrenos não baldios;

b) É de 1:532 o número de famílias a instalar em casais agrícolas, ou seja em explorações autónomas com área suficiente para assegurar uma vida desafogada, embora modesta;

c) 47:569 ha de baldios destinam-se à divisão em 26:448 glebas, a atribuir em propriedade plena a outras tantas famílias de pequenos agricultores, para equilíbrio das suas explorações agrícolas, ou de trabalhadores rurais, que, ajudados pelos membros do agregado familiar, poderão utilizar o tempo disponível na valorização da pequena parcela do terreno que constitui a gleba, passando assim a dispor de uma parte importante dos géneros necessários à sua alimentação e da família;

d) 41:433 ha serão utilizados em regime de logradouro comum, para cultura ou apascentação de gado, no interesse dos moradores mais necessitados;

e) 4:973 ha irão ser atribuídos, nos termos da base XXXI da Lei n.º 2.014, às juntas de freguesia e às Casas do Povo para a constituição de pequenas matas;

f) A verba a despender atinge 169:000 contos, dos quais 33:654 têm aplicação em trabalhos de interesse geral, tais como vias de acesso e instalações assistenciais, que constituem en-

cargo normal do Estado; os restantes 135:346 contos abrangem o custo dos terrenos e das obras de interesse exclusivo dos colonos, e por isso mesmo o respectivo reembolso será efectuado de harmonia com o disposto na Lei n.º 2.014;

g) As verbas não reembolsáveis atingem cerca de 20 por cento do custo total, devendo, porém, notar-se que a maior parte das despesas desta natureza vai ser absorvida na construção das vias de acesso aos baldios, situados em zonas serranas de difícil povoamento e onde os povos desde tempos remotos vivem isolados e entregues à pastorícia;

h) Calcula-se em 13:627 contos o rendimento bruto actual dos terrenos a colonizar e prevê-se que, executado o plano, o mesmo se eleve a 63:000 contos aproximadamente.

E o artigo 1.º precisa que os trabalhos a executar serão os projectos de colonização:

- a) Da Herdade de Pegões, no concelho do Montijo;
- b) Da Mata Nacional da Gafanha (1.ª parte — zona ao norte da estrada de fihavo à Costa Nova);

projectos esses que já tinham o parecer concordante da Câmara Corporativa e que foram considerados como constituindo experiência, visto serem os primeiros a realizar pelo Estado nas zonas do pliocénico e em areias;

- c) Da zona beneficiada pela obra de fomento hidroagrícola em execução na campina de Idanha-a-Nova;
- d) Do perímetro da Gafanha (2.ª parte).

Estas obras, que deveriam iniciar-se em 1947 e estar concluídas em 1951, foram orçadas em 169:000 contos.

A colonização da Herdade de Pegões é considerada pela Junta de Colonização Interna como a mais vasta e interessante obra a realizar, não só por atender à instalação de cerca de 600 casais agrícolas em 6:300 ha, como ainda por se admitir que os ensinamentos colhidos possam contribuir para transformar a agricultura de algumas dezenas de milhares de hectares de terrenos pliocénicos. No plano de colonização de

Pegões figuram cinco tipos de casal, dois abrangendo regadio e três exclusivamente de sequeiro.

Por seu lado, na Gafanha, trata-se não só de instalar novos casais, como de uma acção de emparceiramento, dada a extrema pulverização a que chegou a propriedade, originada por uma colonização espontânea que vem de há muitos anos e que, em 1933, foi avaliada como tendo a superfície média de 3:364 m² na posse de 439 proprietários, trabalho esse que seria ampliado com o aproveitamento de 441 ha da Mata Nacional para a instalação de novos casais agrícolas, com 4 ha de cultura de regadio e sequeiro e 1,2 de pinhal, o que se admite seja suficiente para prover à manutenção da família sem necessidade de recorrer a qualquer actividade fora da lavoura.

É sem dúvida vasto e meritório o labor da Junta de Colonização Interna no que respeita ao estudo das possibilidades de valorização económica e social da terra portuguesa através de um conveniente aproveitamento dos baldios.

Na colonização de terrenos de sequeiro, único sector em que até agora interveio, a obra da Junta traduz-se pelos seguintes empreendimentos:

- a) Reorganização da colónia agrícola de Milagres, em Leiria, constituída por 13 colonos e suas famílias, dos quais 4 em regime de fruição definitiva e 9 em regime de fruição provisória;
- b) Instalação da colónia agrícola de Martim Rei (Sabugal), inaugurada oficialmente em 1948, compreendendo 39 casais, todos em regime de fruição definitiva;
- c) Instalação da colónia agrícola de Pegões, constituída por 229 casais, dos quais 149 já prontos. Destes, 43 estão já na posse de colonos em regime provisório;
- d) Instalação da colónia agrícola do Barroso, 125 casais, dos quais 115 já prontos e os restantes em construção. Destes 115 casais, 54 encontram-se já em regime de fruição provisória;
- e) Instalação da colónia agrícola da Gafanha (1.^a parte), 75 casais, dos quais 17 já prontos, estando 10 na posse dos colonos em regime provisório;
- f) Instalação da colónia agrícola do Alvão, 25 casais em vias de conclusão.

Em resumo: os empreendimentos citados, em que já se despenderam 68:802.138\$08 — dos quais 52:960.661\$30 reintegráveis e 15:841.476\$78 não reintegráveis —, compreendem: 506 casais agrícolas, dos quais 333 já concluídos, estando destes 43 em regime de fruição definitiva e 116 explorados em regime provisório.

Admite-se que os casais em condições de receber colonos estejam ocupados, em regime provisório, na próxima Primavera.

Na verba não reintegrável estão incluídas escolas, capelas, estradas, postos médico-sociais, residências para técnicos, captações de água e outras obras de interesse colectivo.

Está previsto o início dos trabalhos no baldio da Boalhosa para a instalação de 68 casais e em qualquer outro que seja considerado superiormente, dado que a Junta de Colonização Interna tem completos os estudos económicos dos baldios reservados incluídos no plano geral de aproveitamentos.

Julga-se que a conclusão da obra em curso e as ainda não iniciadas previstas no Decreto n.º 36.054 requeiram verbas que se aproximem de 90:000 contos, a que há a acrescentar as absorvidas pelas obras complementares (obras de higiene e sociais do aldeamento) e bem assim o capital de exploração inicial, o que, em conjunto, deve aproximar-se de 25:000 contos. Resulta da apresentação destes números que a verba inscrita no Plano se afigura insuficiente para completa realização do previsto nas alíneas em causa, que compreende a instalação de cerca de 800 casais, segundo um estudo da Junta de Colonização Interna.

c) A colonização dos terrenos beneficiados pelas obras de hidráulica agrícola está por iniciar.

O primeiro projecto apresentado, relativo à colonização dos terrenos da várzea do Ponsul (incluída na 1.ª fase da obra de rega da campina de Idanha), deverá ser, por parecer da Câmara Corporativa, submetido a revisão, visto que se baseia nas disposições legais em vigor, de carácter genérico, que consideram apenas a expropriação total dos terrenos para a transformação em casais agrícolas, o que se afigura à Câmara não se coadunar com as características e possibilidades da região considerada.

É vasto e certamente difícil o trabalho a realizar neste sector, tão diferentes são os casos a considerar, nas várias obras já concluídas ou em vias de conclusão, consideradas no Plano.

Não nos é possível, por escassez de elementos, pronunciarmo-nos sobre as condições a que devem obedecer essas obras de colonização, que não estão ainda projectadas, nem qual a ordem de prioridade. Mas parece-nos oportuno recordar, tal como se fez com o projecto de colonização do vale

de Ponsul (campina de Idanha), a necessidade da revisão da legislação vigente, no sentido de a tornar mais de acordo com as possibilidades técnicas e económicas da lavoura e com a maneira de ser das nossas gentes.

Parece, pois, necessário rever alguns aspectos da Lei n.º 1.949 e, possivelmente, completá-la de forma a que a colonização a realizar nas áreas beneficiadas pelas obras de fomento hidroagrícola e enxugo de terrenos possa vir a atingir os maiores objectivos práticos no domínio do económico e do social.

Neste sentido tem evoluído a orientação seguida nalguns países altamente interessados no aproveitamento hidroagrícola e sua valorização pela colonização.

Pelo que pode contribuir para o esclarecimento do problema, transcrevem-se as seguintes passagens do parecer sobre o projecto de colonização da várzea do Ponsul:

A Espanha tem uma larga prática dos problemas de hidráulica agrícola e de colonização. Viveram-se horas de ilusão e caiu-se nas duras realidades. A maneira de ser peculiar dos latinos e dos peninsulares nas suas reacções perante os grandes problemas de interesse colectivo foi exuberantemente demonstrada no que toca ao regime de exploração de algumas das grandes obras levadas a efeito. E isso conduziu o Governo Espanhol a actualizar a legislação adoptada no aproveitamento económico-social das zonas regadas. Assim, a Lei de 21 de Abril de 1949, «reconhecendo o direito dos proprietários», sem esquecer a alta finalidade social do regadio, modifica a de 26 de Dezembro de 1939 para colonização das grandes obras — considerada como fundamental, em matéria de legislação agrária, do regime político actual do país vizinho.

A los propietarios cultivadores directos de tierras sitas en zonas regables que expresamente lo soliciten no se les expropiará la superficie de las mismas que, de acuerdo con las normas señaladas en el decreto aprobatorio del plan general, pudiera serles atribuida. Esta superficie reservable será fijada en atención a la cabida de las fincas y sistemas de llevanza de la tierra. En todo caso será primordialmente tenida en cuenta la necesidad de instalar el mayor número posible de colonos, armonizando la consecución de este objetivo con los legítimos intereses de la propiedad privada

y con el logro del máximo rendimiento de la producción agrícola en la zona.

Porém esta regalia é lógica e compreensívelmente condicionada pelo disposto no artigo 27:

Dentro de los cinco años siguientes a la declaración oficial de la «puesta en riego», la explotación de todos los terrenos y unidades comprendidos en el sector o fracción de superficie de la zona a que la mencionada declaración se refiera habrá de alcanzar los límites de intensidad previstos en el plan correspondiente.

E o artigo 29 claramente diz que:

Terminado el período de cinco años que el artículo veintisiete señala para ultimar la transformación de la zona, el Instituto Nacional de Colonización podrá adquirir todas las tierras enclavadas en esta pertenecientes a propietarios que en dicho momento no hubieren dado cumplimiento a la obligación de verificar la explotación de las mismas con el grado mínimo de intensidad previsto en el plan general de colonización.

De acordo com o espírito exposto, a legislação espanhola prevê nas zonas de regadio a constituição de «hortas familiares», «unidades de exploração do tipo médio» e «unidades superiores», com a superfície máxima de 125 ha. A lei admite que, no caso de haver terras disponíveis, seja facultada aos rendeiros dos terrenos expropriados a concessão de uma «unidade de exploração».

Além disso, a lei salvaguarda o caso das propriedades que estejam submetidas ao regadio à data da aprovação do plano de colonização. Com efeito, a terceira das suas disposições finais estabelece que:

Las fincas sitas em «zonas regables» que, al publicarse el decreto aprobando el Plan de Colonización correspondiente, estuvieren transformadas en regadio y cultivadas normalmente, quedarán exceptuadas de lo dispuesto en la presente Ley, no siendo de aplicación, por tanto, sus preceptos en cuanto afectan a la propiedad de las fincas o partes de las mismas a que dicha transformación se refiera.

No mais recente plano geral de colonização, o da zona de Valmuel, aprovado por Decreto de 14 de Dezembro de 1951, que abrange uma área próxima de 3:000 ha, estabelece-se para «horta familiar» a área compreendida entre 0,20 ha e 0,40 ha; como «unidade do tipo médio» entre 6 e 8 ha, segundo as classes de terras; e para as «unidades superiores», 100 ha, mas com extensões que se «ajustem ao parcelamento técnico da zona». E neste plano calculam-se em 1:130 a área das «terras excedentes» a expropriar, nas quais é possível instalar em «unidades de tipo médio» cento e setenta famílias, aproximadamente.

Por sua vez, as exigências mínimas a que devem corresponder as unidades de exploração são as seguintes:

- a) índice de extensão de cultura ou relação entre a superfície semeada em cada ano agrícola e a área útil do prédio — 100 por cento;
- b) índice de produção bruta vendável, definida como quociente entre a produção bruta vendável da exploração, expressa em quintais métricos de trigo, e o número que representa os hectares úteis do prédio — 30;
- c) índice de trabalho ou número de jornais empregados por hectare útil da exploração — 60;
- d) índice pecuário ou peso vivo expresso em quilogramas por hectare útil da propriedade — 250.

Consideram-se em cultivo normal de regadio os terrenos que no momento da publicação do Plano já estejam de acordo, quanto à sua produtividade, mão-de-obra e efectivos pecuários, com as normas estabelecidas para a zona regável.

A actual legislação espanhola parece-nos sèriamente influenciada pela norte-americana aplicada à colonização dos regadios do Oeste e que, evolucionando em face dos ensinamentos colhidos, tem no Columbia Basin Project Act, de 1943, uma das suas realizações mais recentes. Neste grande país considera-se que o regadio é o único meio de colonização agrícola para tornar possível a constituição de numerosas unidades de cultura com as áreas extremas de 4 e 70 ha e com a capacidade económica para o sustento de uma família em nível digno de vida, adentro da concepção americana a este respeito. A política de colonização de regadios visa pois:

- a) Impedir o monopólio da terra, favorecendo por sua via a formação de numerosas unidades de cultivo do tipo familiar;
- b) Evitar as especulações com as terras postas em rega por obras realizadas com fundos do Estado;
- c) Assegurar o reembolso ao Estado do custo das obras;
- d) Dar aos colonos facilidades para que possam satisfazer os encargos da rega sem comprometer a economia das suas explorações.

O Reclamation Project Act, de 1939, estabelece as diretrizes que hão-de garantir o êxito económico e social dos grandes regadios. As terras regadas só são oneradas pelo custo das obras na parte em que se admite que estes gastos possam ser reembolsados pelos regantes no prazo de quarenta anos e sem encargos, atendendo ao interesse nacional da colonização. A restante despesa das obras ou é suportada pelos municípios das regiões beneficiadas, ou não é considerada como reembolsável, sendo tomada como referente a benefício de interesse público de rendimento a longo prazo. Uma das preocupações da legislação americana é evitar, por parte dos proprietários de terras beneficiadas, a especulação na venda dos seus terrenos, tendo, por isso, sido publicado em 1926 o Omnibus Adjustment Act, que regula a venda das terras em excesso. Nas mais recentes disposições legais considera-se que a área das propriedades nas zonas irrigadas deverá oscilar entre 16 e 64 ha. As unidades familiares — colonos — regulam por 32 ha.

Neste país, no momento do início da utilização das barragens, já está previsto e estudado o plano de colonização, de forma que quando a água chegue aos terrenos os colonos tenham à sua disposição toda a assistência técnica para o desenvolvimento normal da exploração. Os proprietários não poderão vender durante o prazo de cinco anos as terras «em excesso» ou «não em excesso» a preço superior ao estabelecido pelo Governo, havendo pesadas penalidades para o não cumprimento das disposições legais.

Pela Farm Security Administration podem os colonos em circunstâncias financeiras difíceis obter os créditos para a cabal exploração das terras.

Nos Estados Unidos da América considera-se que o pro-

blema da colonização é de capital importância para o êxito dos projectos de rega. Quando a colonização se faz lentamente, as vantagens sociais e económicas em vista e o interesse nacional dos regadios ficam prejudicados, bem como o nível de vida dos colonos. Por esse motivo o Governo Americano determinou não empreender novos regadios sem ter assegurada a sua rápida colonização.

A colonização de terras de propriedade privada com colonos falhos de meios ou de ajudas dá geralmente lugar a um desfile lastimável de fracassados e constitui prejuízo para a comunidade — assim se apresenta o problema com manifesta objectividade.

Considera-se também que o colono necessita de capital ou de crédito e de instrução. Para isso dispõe de centros de investigação e de ensino especiais para engenheiros e práticos de rega e os *country agents*, *assistant country agents* e o Extensive Service, pelos seus técnicos especializados em regadio, auxiliam na sua faina os colonos. Com a Farm Security Administration o Governo dá ainda apoio financeiro aos agricultores.

Nos Estados Unidos da América 96,7 por cento das explorações agrícolas das zonas irrigadas, que representavam 69,5 por cento da superfície regável em 1946 (1.784:307 ha), não ultrapassavam os 64 ha. Nesta extensa zona somente 66:000 ha, pertencentes a 906 proprietários, isto é, 3,7 por cento, constituíam terrenos «em excesso».

Pode concluir-se, pois, que o espírito dominante é o estabelecimento de numerosas unidades com possibilidades económicas interessando grande número de agricultores, a quem se presta um intenso e eficaz auxílio técnico, financeiro e administrativo.

Além do projecto da Idanha, foi presente ao Governo um estudo preliminar para a colonização do vale do Sado.

É evidente que à margem do indicado no Plano haveria muitas sugestões a apresentar, directa ou indirectamente ligadas à colonização: o enxugo e colonização dos 5:000 ha de sapais da ria de Faro; os problemas do desemprego rural e a arborização no Alentejo; a defesa, em larga escala, dos terrenos da erosão; o alargamento do âmbito da lei dos melhoramentos agrícolas e a simplificação das formalidades para a obtenção de crédito; a sua ampliação nalguns sectores e simultaneamente a ga-

rantia da sua aplicação aos fins em vista; o combate à excessiva pulverização da propriedade e o fortalecimento da tradição familiar nos meios rurais, etc., são outros tantos factores complementares que nos limitamos a enunciar.

Na impossibilidade, por escassez de elementos, de uma análise mais profunda da parte do Plano referente às obras de colonização incluídas no Decreto-Lei n.º 36.054 e ainda não iniciadas, e por se desconhecer ainda a orientação a seguir na exploração dos terrenos beneficiados incluídos na alínea c) do n.º V, torna-se a esta Câmara difícil pronunciar-se, mas considera que é de manter a verba que lhes é consignada, possivelmente insuficiente para imprimir às mesmas a intensidade que permita o maior aproveitamento económico e social no menor espaço de tempo, e confia em que o Governo estabelecerá a ordem de prioridade e sequência em obediência aos superiores interesses do País.

VI

CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES. — À secção parece, porém, oportuno e necessário acrescentar o seguinte:

A satisfação das necessidades alimentares da população, adentro de uma dieta higiénica e equilibrada, a obtenção de matérias-primas para a indústria e a exportação de produtos agrícolas em natureza ou transformados constituem os elementos-base a considerar num plano de desenvolvimento agrícola, pecuário e florestal.

Num país dispendo dos variados e vastos recursos das províncias do ultramar e com as características de produção e sociais da metrópole, impõe-se considerar as possibilidades do nosso todo económico. Surge, pois, a necessidade de uma íntima e eficaz coordenação técnico-económica de carácter imperial. Torna-se, para isso, indispensável não só apreciar os problemas em conjunto como uma perfeita colaboração entre os serviços técnicos da metrópole e do ultramar, o que se nos afigura difícil de realizar enquanto forem considerados em separado os planos e os meios de actuação dos serviços e quadros técnicos ligados à produção agro-pecuária do continente e ultramar para completa cooperação entre as várias parcelas do Império cujas economias agrícolas se possam considerar complementares.

Portanto a definição das «necessidades alimentares da população»

adentro de um nível considerado higiénico e aceitável pelos nossos costumes deve constituir uma das bases de um plano de fomento ou de produção agrícola.

Numerosos e de diversas origens têm sido os trabalhos aparecidos nestes últimos anos, procurando estudar o nível alimentar português e suas deficiências.

E se por vias diversas se tem determinado o valor calórico e a composição média da dieta do nosso povo — que em conjunto não é tão deficiente como pode parecer, mas sim desequilibrada não só quanto a classes de consumo como quanto à manifesta falta de proteínas, sobretudo de origem animal —, nunca se acompanhou tal estudo com o dos meios de procurar suprir as deficiências verificadas, pelo aumento e racionalização da nossa produção agrícola, quer em face dos consumos correntes, quer daqueles que o aumento constante da população faz prever.

Precisamente com o fim de preencher tal lacuna, fundamental para qualquer estudo «de fundo», foi pelo Ministério da Economia determinada, em Agosto de 1948, a execução de um trabalho de conjunto, que parece não estar ainda concluído, como se depreende do que, sob o título *O Problema Alimentar Português*, foi editado pelo referido Ministério em 1951 e que contém apenas elementos de ordem estatística, apreciação de consumos e cálculo das necessidades previstas para 1960. O estudo dos meios para a obtenção de produtos de origem vegetal e animal necessários a um regime alimentar suficiente, considerado fundamental, então determinado, resta ainda, ao que parece, por realizar. E é pena, porque em muito facilitaria este breve comentário.

A alimentação portuguesa deve ser considerada, na sua generalidade, do «tipo pobre», isto é, baseada em hidratos de carbono, que são precisamente os menos valiosos e os mais baratos dos constituintes da dieta alimentar. Se no tocante a lípidos as deficiências não são de grande vulto, dada a utilização normal de gorduras de origem vegetal ou animal por toda a população, — uso corrente do azeite ou das gorduras de porco —, o mesmo não se pode dizer quanto às proteínas.

Neste sector é que o *deficit* é marcante, nomeadamente quanto às de origem animal — as mais valiosas —, reflexo da nossa fraquíssima capitação em carne, leite, queijo, ovos, etc., isto é, em «alimentos ricos», de que só faz uso corrente uma limitada parcela da população. Deste quadro resulta imediatamente que o fomento da pecuária, com as suas lógicas repercussões no afolhamento cultural e no enriquecimento dos solos pela matéria orgânica, deverá constituir um dos pilares da melhoria das condições de alimentação.

Em 1942 o Prof. Maia de Loureiro admitiu que a alimentação do povo português atingisse como número médio 2:510 calorias diárias, quando, segundo os números internacionais, uma alimentação conveniente deverá regular, para um varão adulto exercendo trabalho moderado, por 3:000 a 3:300 calorias diárias. Rocha Faria, no citado estudo, confirma os números de Maia de Loureiro quanto a consumos e estabelece como aceitável uma dieta que, incluindo o vinho, forneça 3:035 calorias. Estimando que a população do continente seja em 1960 de 8.650:000 almas, prevê uma necessidade de 6.600:000 unidades de consumo, que, distribuídas pelos componentes habituais da alimentação do nosso povo, atingem os números constantes da segunda coluna do quadro que segue:

Géneros	Consumo (médias decenais) — Produção (semente de exportação) — Toneladas	1960 — Necessidades previstas para alimentação humana	Diferenças
Trigo	351:897	483:250	131:353
Milho	329:749	332:204	2:455
Centeio	89:824	103:796	13:962
Mandioca	416	—	—
Arroz em casca	68:528	109:609	41:081
Batata	635:379	578:160	— 57:219
Acúcar	72:769	120:450	47:681
Produtos hortícolas	795:049	939:510	144:461
Fruta	530:032	626:340	96:308
Feijão (seco)	30:509	60:225	29:716
Grão-de-bico	9:677	12:045	2:368
Azeitonas	12:231	14:815	2:584
Azeite	(a) 558:084	735:227	177:143
Óleo de amendoim	5:532	14:324	8:792
Cacau	168	—	—
Chocolate	520	—	—
Vinho	(b) 797:953	722:700	— 75:253
Pescado fresco	149:266	174:625	25:359
Bacalhau seco e salgado	35:374	69:259	33:885
Carne (neso limpo)	69:646	165:619	95:973
Banha	11:690	19:272	7:582
Margarina	205	1:205	1:000
Leite	75:000	600:352	52 5:352
Manteiga	3:982	7:227	3:245
Queijo	7:570	12:045	4:475
Ovos	16:080	26:981	10:901

(a) Hectolitros.

(b) Milhares de litros.

Segundo o estudo em referência, o consumo actual deve regular pelos números inscritos, na primeira coluna. Por dedução, e se se mantivessem os actuais níveis médios de produção, tornar-se-ia necessário, em relação à população prevista para 1960 e para se atingir um valor energético de 3:065 calorias diárias, obter os produtos alimentares constantes da terceira coluna «Diferenças».

Uma primeira impressão permite desde já afirmar que, de momento, apenas quanto à produção de vinho e batata estamos em nível de atender às necessidades futuras. Em todos os outros sectores, não entrando em linha de conta com as necessidades de exportação e outros consumos diferentes da alimentação humana, há que trabalhar activamente na intensificação da produção. E o problema terá de ser visto, implicitamente, sob o prisma da unidade económica imperial.

VII

É evidente que não é possível aguardar a conclusão dos empreendimentos técnicos e sociais inscritos no Plano de Fomento para se procurar atender, na medida do possível, às necessidades crescentes da população que se hão-de verificar no período de 1953-1959, tanto no que respeita ao número de indivíduos como em função de um melhor nível de vida que já se regista nalguns sectores, que é preciso levar a outros, como ainda pela racionalização que se impõe do regime alimentar em geral.

O próprio projecto o reconhece quando diz que há que intensificar a actuação dos meios técnicos no sentido de aumentar e racionalizar a produção.

Se se reconhecem estas necessidades como imperiosas, afirma-se, porém, no n.º 6:

As iniciativas acima referidas, complementares das grandes obras, serão, todavia, realizadas através das dotações a inscrever no orçamento ordinário.

Se, em tese, a doutrina é de aceitar, o conhecimento concreto que temos das realidades faz-nos manifestar a nossa discordância, a não ser que, o que supomos pouco viável, as dotações normais dos serviços ligados ao fomento agrícola sofram uma valorização tão substancial que lhes permita alterar profundamente a sua orgânica e modo de actuação. Mas

o problema, tal como hoje se apresenta, não se resolve, apenas, com recursos de ordem material. Senão vejamos:

O aumento da produção agrícola, função dos recursos próprios do solo, das possibilidades técnicas, do estímulo económico e dos auxílios financeiros, depende, também, da própria valorização do meio rural.

A acção económica não pode isolar-se do nível de cultura e da melhoria das condições de vida das populações rurais, quer das camadas dirigentes, quer das massas trabalhadoras e da consequente fixação à terra. E se é certo que no campo social, mais precisamente no da assistência (obra das Casas do Povo) e no dos melhoramentos rurais, em muito se tem evoluído, não resta dúvida que há ainda um vasto campo a desbravar.

E é preciso começar pelas origens. Enunciamos apenas alguns dos pontos que consideramos primordiais para a valorização das populações rurais e o progresso da agricultura.

Independentemente da possibilidade de recurso às matérias-primas-base — sementes, plantas, fertilizantes, insecticidas, maquinaria agrícola, etc. — nas melhores condições de preço e de acordo com as nossas características de cultura, impõe-se:

A):

- 1) A formação, na juventude dos campos, de uma consciência rural pelos conhecimentos adquiridos na escola primária e sua ulterior actualização;
- 2) O alargamento e racionalização do ensino agrícola;
- 3) A preparação profissional do trabalhador;
- 4) A instalação de «centros de cultura» nos meios rurais.

B):

- 5) A assistência técnica ao produtor;
- 6) A generalização das medidas preventivas e profilácticas para a defesa do património zootécnico e das espécies vegetais;
- 7) Os estudos técnico-económico-sociais de interesse geral e local (entre os quais a conclusão do trabalho de inventário ou reconhecimento da riqueza agrícola nacional, conhecido por «plano de fomento agrário»);
- 8) A intensificação da investigação científica ao serviço de técnica aplicada;
- 9) A coordenação da actividade dos serviços do Estado

com os da organização corporativa e de coordenação económica, numa actuação em perfeita paridade tendente a executar um «plano de produção»;

10) A ampliação do crédito agrícola.

C):

11) A electrificação dos meios rurais e das instalações agrícolas;

12) A intensificação de benfeitorias ao abrigo das leis dos «melhoramentos rurais» e dos «melhoramentos agrícolas»;

13) O povoamento florestal e o combate à erosão;

14) A industrialização dos produtos da agricultura e o desenvolvimento do cooperativismo agrícola em intensa ligação com a organização corporativa;

15) A existência de uma rede de armazenagem de produtos de consumo corrente e de reservas.

Faça-se um rápido inventário a alguns dos sectores indicados:

1) O problema da doutrinação e preparação elementar da juventude dos campos para a vida rural está inteiramente por fazer;

2) O ensino agrícola elementar oficial (e entre nós, contra o que sucede no estrangeiro, não o há de carácter particular, se bem que legalmente admitido) é ministrado *apenas* em três escolas, preparando capatazes e feitores agrícolas, uma em Santo Tirso (Entre Douro e Minho), outra em Alcobaça (Beira Litoral) e a terceira na Paiã (Estremadura). São manifestamente insuficientes no número, nos programas e nos recursos.

Não há escolas especializadas, nem destinadas ao sexo feminino, que tão activa intervenção tem na vida rural portuguesa, nomeadamente nas regiões de média e pequena propriedade.

São chocantes os números que se podem apresentar a este respeito referentes ao ano escolar de 1949-1950, que, aliás, representa o normal:

Ensino agrícola elementar, 3 escolas, 262 alunos.

Ensino técnico elementar comercial e industrial, 105 escolas, 34:388 alunos.

- 3) Exceptuando a preparação de podadores de oliveiras, de árvores de fruto e de arroseiros, feita pelos organismos oficiais, não funcionam com normalidade nem devidamente regulamentados cursos para a preparação profissional de trabalhadores adultos de ambos os sexos nem cursos de repetição ou de aperfeiçoamento;
- 4) A assistência técnica ao produtor, em especial no sector agrícola, é manifestamente insuficiente. Os recursos-base quanto ao apetrechamento de que dispõem os organismos encarregados de a prestar — postos agrários, brigadas técnicas, etc. — são precários, deficientes ou antiquados e as possibilidades do contacto *in loco* com os lavradores muito limitadas pela escassez de pessoal e de verbas de deslocação, circunstâncias do pleno conhecimento de quem contacta com estes problemas.

Não é com três ou quatro técnicos com curso superior (quando existem) que um organismo com área de acção por vezes superior à de um distrito pode cumprir a sua missão cabalmente, já não entrando em linha de conta com as várias especializações que deveriam ser de considerar para uma eficiente acção de assistência e de orientação;

- 5) Abstraindo da Estação Agronómica Nacional, como centro de cultura e investigação, e da Estação de Melhoramento de Plantas, de Elvas (esta fortemente subsidiada e amparada pela organização corporativa), poucos serão os estabelecimentos de investigação científica ao serviço da técnica aplicada que disponham de instalações e equipamentos que lhes permitam desempenhar inteiramente a sua missão. É o caso das estações agrárias regionais e mesmo algumas das especializadas, como a estação vitivinícola e a de fruticultura, etc. Qual a estação agrária digna desse nome?

Por outro lado, não existem organismos especializados votados ao estudo de alguns dos nossos principais ramos de produção agrícola, quer para o consumo interno, quer para a exportação, como por exemplo a estação de olivicultura e de oleitecnia, a de cerealicultura, etc. E o que anotamos quanto ao sector agrícola passa-se, possivelmente com me-

nos gravidade, quanto à produção pecuária e florestal, em que há que contar com a colaboração dos veterinários municipais e com a natureza especial da exploração das matas e do arvoredo.

- 6) Referimo-nos, e quase que acidentalmente, a alguns aspectos cuja execução é da competência dos serviços do Estado. E eles estão, hoje em dia, ou por defeito de orgânica, ou por deficiência em pessoal, equipamento e dotações, incapacitados de cumprir a sua missão.

Portanto, a par das verbas destinadas aos empreendimentos considerados de «natureza extraordinária» que o Plano de Fomento engloba, torna-se indispensável acrescentar outra destinada ao *reequipamento dos serviços técnicos de preparação profissional, assistência e investigação*, de forma a poder-se vir a dispor de meios que lhes permitam contribuir para o progresso da agricultura e intensificação da produção nos vários sectores à margem dos agora considerados no Plano. Só assim se poderá alcançar na altura devida a conveniente valorização dos empreendimentos constantes do Plano, dispondo-se de mão-de-obra apetrechada e especializada, de conhecimentos técnicos aplicados às zonas a beneficiar e de recursos que permitam intensificar a produção e torná-la mais económica, elevando-se simultaneamente o lamentável nível de vida de parte apreciável das nossas populações rurais.

Essa verba extraordinária para o reequipamento dos serviços técnicos agrícola-pecuário-florestais terá de ser inscrita no Plano de Fomento para 1953-1958. Caso contrário, correr-se-á o risco de ver largamente comprometido o esforço notável que se pretende desenvolver.

Simultaneamente haverá de cuidar num certo número de providências legislativas, entre as quais:

- a) A reorganização dos serviços técnico-agrícolas, em face de a sua actual estrutura não se coadunar com as necessidades do presente;
- b) A coordenação das actividades agro-pecuárias da metrópole e do ultramar;
- c) O fortalecimento da organização corporativa e a coordenação das actividades técnico-económicas dos seus serviços com os afins do Estado;
- d) A constituição do Conselho Superior da Economia Agrária.

VIII

Recapitulando, a secção entende ser seu dever frisar que considera absolutamente indispensável, para, como se disse, ser possível acompanhar tècnicamente os progressos que se admite venham a registar-se na economia agrícola em consequência das benfeitorias que constam do Plano, incluir desde já no mesmo verbas extraordinárias destinadas:

- a) À conclusão rápida de alguns trabalhos em curso de reconhecida importância, como o inventário da riqueza agrícola nacional, conhecido por «plano de fomento agrário», iniciado em 1949, e de outros cujo interesse e objectividade são função da época em que possam ser realizados, nomeadamente para a elaboração de um *plano de produção*, e que, com os recursos com que são habitualmente dotados, se prolongarão ainda por vários anos;
- b) Ao reforço de algumas rubricas orçamentais, como a dos empréstimos ao abrigo da lei dos melhoramentos agrícolas, que tanto podem contribuir para a modificação de equipamento das instalações agrícolas e melhoria das condições de produção da média e pequena propriedade em especial;
- c) À construção ou subsídios para a construção de instalações tecnológicas cooperativas e de armazenagem indispensáveis à melhoria da preparação e conveniente conservação dos produtos agrícolas;
- d) Finalmente, ao reequipamento dos serviços técnicos oficiais de investigação aplicada e assistência técnica nos sectores da agricultura, pecuária e florestal, o que a secção considera fundamental para que não fique gravemente comprometido, por falta de oportuna e competente actuação, o grande esforço que se pede ao País para a realização do que no sector que interessa à agricultura é consignado no Plano de Fomento.

Ainda que de forma sucinta, estima-se que as necessidades a que se referem as alíneas anteriores não poderão ser computadas, no mínimo, em menos de 240:000 contos no período de 1953-1958, com a seguinte distribuição:

	Contos
1) Reequipamento dos serviços técnicos	100:000
2) Armazenagem e instalações tecnológicas-cooperativas	100:000
3) Outros empreendimentos: conclusão de trabalhos em curso, defesa do solo, etc.	40:000

E regista-se que o Plano não considera uma modalidade de actuação em prol da valorização da produção agrícola e dos meios rurais que nalguns países, nomeadamente em França, está despertando o maior interesse — a modernização do equipamento rural em toda a sua plenitude.

IX

A secção, com as reservas formuladas, dá a sua concordância ao que no Plano se consigna no tocante:

- a) Ao povoamento florestal;
- b) À colonização interna;

e emite parecer de que

- c) Deverá ser inscrita verba destinada ao reequipamento dos serviços técnicos, à construção de instalações tecnológicas e de armazenagem para uso colectivo e bem assim à rápida conclusão de empreendimentos em curso — uns e outros impossíveis de realizar por conta de dotações normais de serviços, ainda que largamente acrescidas —, indispensáveis à intensificação da produção agrícola e à valorização das populações rurais.

Palácio de S. Bento, 6 de Novembro de 1952.

Luís Martin Graça, assessor e relator.

Alberto de Aires Mateus.

Aldemiro da Encarnação Mira.

António Burnay Morales de los Rios da Silva Leitão.

António Marques Antunes.

Edmundo Mão-de-Ferro.

II

Parecer subsidiário da secção de Minas, pedreiras e águas minerais (Reconhecimento mineiro)

A secção de Minas, pedreiras e águas minerais da Câmara Corporativa, consultada sobre o capítulo II «Minas» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

Pouco se oferece dizer à secção quanto ao programa de reconhecimento mineiro incluído no Plano de Fomento.

Ninguém duvida hoje do interesse que apresentou a criação do Serviço de Fomento Mineiro; os resultados evidenciados ao cabo de treze anos de trabalho, permitindo-nos ter uma noção bastante completa sobre os jazigos de carvão, ferro e sal-gema e ter esclarecido ou estar em vias de esclarecer dúvidas antigas sobre muitos outros minérios, tem um valor inestimável nesta data em que se pretende começar a exploração racional de alguns produtos do subsolo.

É por isso que o prosseguimento das pesquisas mineiras tem o pleno acordo desta secção, com uma só reserva. O plano de pesquisas, tal como se especifica no n.º 2 do capítulo II, está talvez demasiadamente pormenorizado e limitativo; não faltarão ocasiões em que quaisquer necessidades ou indícios aconselhem esclarecer jazigos ou regiões não expressamente mencionados.

Este facto nos leva a pensar que às alíneas do n.º 2, em apreciação, se deveria acrescentar um texto nos seguintes termos: «além dos jazigos minerais apontados para estudo nas alíneas anteriores, outros poderão e deverão ser escolhidos para sobre eles se realizarem trabalhos de prospecção, desde que se reconheça haver, na evidenciação do seu valor industrial, vantagens para a economia nacional».

No que especialmente diz respeito à alínea 1), que se refere à instalação de laboratórios e oficinas de ensaios, parece que não seria descabido incluir a criação de um parque de material para pesquisas e pequenos trabalhos mineiros, tal como sondas, guinchos, bombas, etc. É certo que o Serviço de Fomento Mineiro dispõe já de algum deste material, mas nada nos diz que não venha a ter necessidade de aumentar a sua existência, tanto para o seu próprio serviço como para prestar assistência a concessionários mineiros.

O propósito, manifestado no n.º 3 do capítulo II, de acelerar a publi-

cação da carta geológica, é uma notícia que lêem com agrado todos aqueles que lamentam há muitos anos a não existência desta carta em grande escala (1 : 20.000 ou 1 : 50.000) e o atraso da publicação da carta 1 : 500.000 em nova edição corrigida; a edição existente é de 1899, tem numerosos defeitos e está desactualizada na sua base cartográfica.

Em ligação com o assunto de pesquisas mineiras, oferece-se a esta secção fazer leve referência à exploração de algumas minas.

Sabido em 1942 que a nossa fabricação de ácido sulfúrico e enxofre consumia cerca de 150:000 t anuais de pirites e que o aumento de consumo, acrescido da produção de sulfato de amónio, já então licenciada, viria a fazer subir esse número para 200:000 a 250:000, foi decidido nesse ano começar a prospecção da zona alentejana das pirites, porque pouco mais se conhecia da sua existência do que as reservas à vista nas minas em exploração. Em alguns anos de pesquisa não se encontrou nada de muito animador e as reservas conhecidas, ao que se dizia, na falta de números oficiais, pareciam estimadas em dez anos de extracção.

Mas, além do consumo interno, que fica apontado, a nossa exportação de pirites tem-se mantido elevada, na média de 400:000 t anuais nos últimos anos, com o máximo de 570:000 em 1951. Algumas vezes se levantaram chamando a atenção do Governo para o risco de esgotamento que esta exportação podia representar dentro de alguns anos, afectando a laboração de importantes indústrias e o abastecimento interno de artigos essenciais (enxofre, superfosfatos, sulfato de cobre e sulfato de amónio). A crise do enxofre é um problema mundial que se desenha no horizonte.

A situação começou a esclarecer-se há poucos meses. As reservas estão avaliadas em 15 milhões de toneladas, das quais só 7 milhões são certas. Tinham razão as vozes alarmadas ante o ritmo de extracção, que no ano corrente deve exceder as 700:000 t.

Sabe-se que recentemente se tomaram providências, que oxalá se cumpram, para limitar o mal, com o que a secção sinceramente se regozija; mas fica-nos a triste certeza, se outras reservas se não evidenciarem, de que não é folgada a nossa existência de enxofre.

Um outro aspecto do Plano de Fomento interessa a esta secção da Câmara Corporativa, que com ele se congratula: o estabelecimento da indústria siderúrgica.

Quer se baseie exclusivamente no forno eléctrico, quer admita em parte o recurso a processos com aquecimento pelo carvão, esta nova indústria será um importante consumidor de carvões nacionais, permitindo compensar as minas da quebra de extracção que sentiram depois da

guerra, devido ao uso, cada vez mais divulgado, dos combustíveis líquidos.

Os reconhecimentos que vêm sendo feitos há muitos anos, se não deram resultados tão favoráveis como se desejaria, permitem-nos encarar o futuro com tranquilidade, pelo menos por umas dezenas de anos.

Por outro lado, essa mesma indústria virá dar vida à exploração das nossas minas de ferro, cujas reservas conhecidas, felizmente avultadas, são da ordem das centenas de milhões de toneladas. E, acima de tudo, o estabelecimento desta indústria representa um progresso a que se não pode ficar insensível.

A secção de Minas, pedreiras e águas minerais da Câmara Corporativa dá, pois, o seu voto favorável ao Plano de Fomento.

Palácio de S. Bento, 7 de Novembro de 1952.

José do Nascimento Ferreira Dias Júnior, assessor e relator.

José Moreira Rato.

Manuel Alfredo.

Manuel Cardoso Pinto.

III

Parecer subsidiário da secção de Electricidade e combustíveis

**(Energia eléctrica, electrificação de caminhos de ferro,
refinação de petróleos e adubos azotados)**

A secção de Electricidade e combustíveis da Câmara Corporativa, consultada sobre o capítulo III «Energia eléctrica», capítulo IX «Comunicações e transportes (electrificação de caminhos de ferro)», capítulo V «Refinação de petróleos» e capítulo VI «Adubos azotados» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

Energia eléctrica e electrificação de caminhos de ferro

1) A ELECTRICIDADE NA OPINIÃO PÚBLICA. — A electricidade é uma das necessidades do nosso século. É tão elástica nos seus usos a electricidade, tão avassalador o ritmo crescente do seu consumo, tão profunda a sua influência na vida moderna, que nenhum país civilizado deixa de inscrever na lista das suas preocupações mais instantes a tarefa de a

produzir e espalhar, em termos de que nunca falte e de que em tudo seja perfeita.

Entre nós foi depois da publicação da Lei n.º 2.002 (Dezembro de 1944) que o Estado tomou decididamente o papel de impulsionador desta obra de primordial interesse; e sobressaiu tão notavelmente a grandeza de tal obra da bitola dos nossos hábitos, foi tão sentida a urgência da sua execução, que é fora de dúvida ter-lhe nascido uma raiz que se lançou bem funda na consciência do povo; dela se pode dizer, como de certos conferencistas, que não precisa de ser apresentada.

Mas alguns desvios da opinião pública em relação a conceitos fundamentais da electrificação que se ligam com o Plano de Fomento justificam algumas palavras de introdução antes da análise concreta daquele Plano.

a) A continuidade da electrificação. — Vários indícios levam a supor que nem sempre é vista em verdadeira grandeza a necessidade sem fim de acrescentar sempre mais, em ritmo crescente, o equipamento nacional de produção, transporte e distribuição. Ora se afirma que o peso da importação desse equipamento se aliviará finda a montagem das primeiras centrais do programa em curso, ora se pergunta quando está pronta a rede, ora se indaga quanto custa a electrificação portuguesa. A primeira afirmação não é verdadeira; as duas perguntas que se lhe seguem não têm resposta. A tendência não é para enfraquecer o ritmo das obras, mas antes para o aumentar, porque o consumo cresce em progressão geométrica.

Um país não é susceptível de dar por finda a sua electrificação. As estatísticas dos últimos quarenta ou cinquenta anos nos principais países da Europa e da América revelam que o consumo de energia se mantém, na sua linha geral, com o aumento médio de 7 por cento ao ano, o que significa a duplicação em cada dez anos; e nem mesmo naqueles que vão à frente, onde o desenvolvimento é maior e o consumo específico mais alto, se notam indícios de saturação.

Pelo contrário, os números que balizam os progressos da técnica situam-se cada vez mais altos, única forma de satisfazer as exigências crescentes do consumo, e sofreram, entre o começo da última guerra e os dias de hoje, uma subida quase vertical: as maiores máquinas das centrais térmicas europeias, que andavam por 50 a 60 MW, situam-se hoje à roda dos 100; as maiores tensões de serviço passaram de 220 a 400 kV; as maiores potências, de corte dos disjuntores, que não iam além de 3:500 MVA, já cobrem os 5:000 MVA e avançam para os 10:000.

A noção de que é preciso duplicar todo o equipamento eléctrico de um país em cada período de dez anos ou, mais claro ainda, o conhecimento de que o ritmo português actual excede a média mundial atrás indicada e se aproxima antes dos 10 ou 11 por cento, com a duplicação do equipamento ao fim de sete anos; o saber que esse aumento de consumo representa hoje, em valor absoluto, 150 milhões de kilowatts-hora (com tendência para crescer), que é preciso gerar, transportar e distribuir a mais em cada ano — estes factos, bem compreendidos e bem meditados no seu avanço assustador, mostram o risco que se corre se deixamos afrouxar a cadência de novas construções de centrais e de linhas.

Se pensarmos que uma central hidroeléctrica de tamanho médio pode produzir 50 a 100 milhões de kilowatts-hora anuais e que uma central grande (para as condições dos nossos rios, exceptuando o Douro internacional) pode atingir 300 ou 400 milhões; se pensarmos ainda que as centrais do Castelo do Bode e Vila Nova tiveram por missão, antes de mais nada, substituir a energia térmica das principais centrais de serviço público, que atingiu 438 milhões de kilowatts-hora em 1950, e que Belver está largamente comprometida para a fabricação de amoníaco, ter-se-á a noção exacta de que a marcha das novas construções terá de ser ininterrupta para não nos atrasarmos, terá mesmo de comportar obras simultâneas, contados três a cinco anos como tempo mínimo para realização de cada uma.

Interessa mesmo concretizar, porque é um exemplo a reter, o que se está passando com aquelas duas primeiras centrais. Quando se decidiu a sua construção não faltaram alarmes sobre o volume do dinheiro a gastar e a dificuldade de encontrar colocação para a massa de energia que nelas se ia gerar. Mas ao findar o ano de 1952, o primeiro ano de exploração completa das duas unidades, verifica-se que elas esgotaram as suas capacidades de produção, que foram totalmente absorvidas pelo consumo, o que aliás esperavam as pessoas entendidas.

É por isso que quando os descrentes ou mal esclarecidos, tímidos ou comodistas dizem palavras negativas ou simplesmente desencorajantes deste esforço, que é a própria vida de uma nação em marcha, se estão tornando, talvez sem plena consciência, os responsáveis pelas faltas ou dificuldades que possam vir a sentir-se alguns anos mais tarde.

É do livros que ter boa memória não é virtude dos povos; tudo que passa esquece. Para refrescar memórias fracas recordamos as duras limitações de consumo de energia eléctrica que o Norte do País para cima de Santarém sofreu desde 1943 e tiveram o seu período mais agudo em 1949, ano em que as restrições duraram oito meses e o consumo chegou a

estar reduzido, em princípio de Setembro, a 40 por cento do valor normal. As habitações não tinham corrente durante o dia, as fábricas laboravam três dias por semana e os operários, abolidos os horários, começavam à meia-noite o seu dia de trabalho.

Disse-se, e foi verdade, que isto foi culpa da estiagem; mas não se disse a verdade toda, porque também tiveram pesadas responsabilidades a falta de potência instalada e a falta de linhas de interligação.

Estas palavras têm por objectivo mostrar que é útil ter um plano e que é necessário dotá-lo sem grandezas mas com suficiência.

b) *A prioridade de construção.* — É assunto que preocupa muita gente a ordem por que devem construir-se os aproveitamentos hidroelétricos conhecidos. Há bons dez ou onze anos — ainda as ideias de electrificação estavam *in ovo* — houve quem defendesse o critério de que, antes de se tomar posição quanto às centrais hidráulicas a preferir para as primeiras construções, se deveria fazer o estudo completo de todas as quedas viáveis, para então se escolherem da lista as que oferecessem melhores características de preço da energia. Como se há-de escolher bem se não se conhecem todas as soluções possíveis? — perguntava-se com aparente lógica e, ao mesmo tempo, com total desconhecimento do problema. Não se contava com o tempo exigido por tal método (que não consta tenha sido aplicado alguma vez) e atribuíam-se-lhe vantagens que não existem, como veremos algumas linhas adiante, a propósito do pequeno valor que tem o escalonamento das centrais baseado no preço de custo da energia.

Quase ao mesmo tempo outro critério, igualmente errado por se basear, como o anterior, em ideias abstractas, veio aumentar a confusão dos espíritos; pretendia-se que, em vez de se iniciar a construção de novas centrais em dois sistemas diferentes, um no Norte e outro no Centro, como estava pensado desde início e veio efectivamente a fazer-se, se concentrassem as atenções num só sistema, o do Zêzere, cujos estudos estavam mais adiantados.

Aos olhos da pessoa avisada saltam imediatos os inconvenientes da solução. Em tempo normal, a alimentação da rede de transporte a partir de um só ponto torna esta mais cara, aumenta as perdas e reduz a segurança de serviço, porque a avaria numa linha afecta geralmente maior zona consumidora; em período perturbado de guerra ou agitação interna, a concentração em área restrita das maiores fontes de energia é de um perigo evidente; e a instalação dessas fontes na mesma bacia hidrográfica acentua a influência das estiagens e elimina a vantagem das com-

pensações de potência que podem dar-se entre centrais de bacias diferentes — compensações que não são de desprezar, mesmo em países, como o nosso, em que os regimes hidrológicos dos diversos rios são essencialmente do mesmo tipo.

Mais tarde, já começados os trabalhos do Castelo do Bode e de Vila Nova, apareceram novas ideias; não deveriam concluir-se os sistemas do Zêzere e do Cávado (exceptuadas as duas centrais já começadas — erradamente segundo alguns), dando-se, pelo contrário, prioridade a outras centrais reputadas de mais baixo custo de produção; e esta doutrina ganhou rapidamente numerosos adeptos. O problema hidroeléctrico português tornou-se então um curioso *puzzle* em que as pessoas se divertiam a pôr o Douro à frente do Tejo, ou o Tejo atrás do Ocreza, ou o Ocreza adiante do Zêzere, ou o Zêzere por cima do Coa, à procura de uma ordenação óptima com seu quê de cabalístico.

Tudo isto tem pouca base; não pode dizer-se que a ordenação segundo os preços de custo seja destituída de valor, mas está longe de ter a importância que lhe empresta o volume da discussão de que é alvo e a preferência que muitos lhe dão.

A ordem de construção das centrais hidroeléctricas pode ser condicionada por diversos factores além do preço da energia: o grau de regularização, dependente de ser mais necessária em dada época a energia de Inverno, a energia de Verão ou a energia regularizada todo o ano; a potência instalada, subordinada ao volume das necessidades a suprir em potência ou energia; a continuidade de marcha dos estaleiros, aconselhando a construção sucessiva de centrais vizinhas; a melhoria que uma central construída a montante pode trazer sobre as centrais de jusante; o tempo de construção ou o avanço do projecto, quando haja urgência em conseguir rapidamente a entrada em serviço de nova unidade; por último a localização, dependente da posição dos consumos a servir, porque o transporte mais curto é mais seguro e mais barato, sabido que sob esse aspecto a posição óptima da fonte é o centro de gravidade dos consumos. Mas não são estes os parâmetros à volta dos quais normalmente se discute; a inclinação das pessoas decide-se quase sempre exclusivamente pelo preço de custo do kilowatt-hora nas barras da central, o que torna a maioria das discussões menos útil do que aparenta ser.

Antes de mais nada observe-se que, se dado local ou dado rio não reúne condições favoráveis ao seu aproveitamento hidroeléctrico, e se, portanto, a estimativa do custo das obras se afigura elevada para a quantidade de energia produtível, não há problema, porque a unanimidade de opiniões é manifesta; o assunto é abandonado sem mais discussão. O que

está em causa é a legitimidade da comparação de centrais com preços de produção dentro de *limites razoáveis*, diferindo em geral entre si um número dígito e muito pequeno de centavos por kilowatt-hora. Para concretizar ideias, digamos que no nível actual dos nossos preços esses limites razoáveis são \$18 e \$22, isto é, $\$20 \pm 10$ por cento por kilowatt-hora. Fora deles encontramos algumas centrais com preços superiores e o Douro internacional sensivelmente abaixo.

Aceitemos como primeira hipótese não coincidente com a realidade que os preços do kilowatt-hora podem ser calculados com precisão. Se nenhum dos factores apontados acima justificar o contrário, a prioridade estabelecida pelo preço de produção é legítima, mas não é tão essencial como se presume. Por um lado, como o preço da produção pesa pouco nas tarifas de distribuição, uns 10 por cento a mais ou a menos naquele preço, incidindo na parcela de energia gerada na nova fonte, nem afectam as tarifas de venda nem o equilíbrio da exploração; por outro lado, se a central mais económica se não fez agora, far-se-á dentro de poucos anos, e a diferença dos preços de custo, se teve influência, teve-a apenas nesse intervalo de tempo.

Se admitirmos uma segunda hipótese, que corresponde à generalidade dos casos correntes, em que os preços se baseiam na análise de anteprojectos, com estimativas de custo e avaliações de produção sem estudo aprofundado, se pensarmos no que há de precário em tais valores, tida em atenção a contingência destas obras, ainda quando estudadas em pormenor, concluir-se-á que pouco significado se pode atribuir às contas assim elaboradas e que o tal critério de prioridade é tão falível que mais prudente é não o enunciar.

Não se pode garantir um preço com uma tolerância inferior a 10 por cento. Alguns exemplos recentes documentam o que fica dito.

Acresce que o problema do transporte, que se mencionou atrás, quase nunca se apresenta de maneira igual para duas centrais diferentes e esquece-se quase sempre que a diferença de preço de \$01 ou \$02 no custo do kilowatt-hora nas barras pode ser ultrapassada pela diferença dos encargos de transporte até às subestações transformadoras. E pode suceder até que aquele falso critério de prioridade conduza a que as centrais, catalogadas pela ordem suposta ideal, surjam salteadas nos pontos mais díspares do território, e isso obrigará a uma rede de transporte dispendiosa e mal utilizada.

Adverte-se que parece haver aqui — e há, na realidade — certo antagonismo com o que foi dito sobre os inconvenientes de concentrar num ponto toda a produção. Há, pois, que aceitar uma solução de compromisso

que dê certa dispersão às centrais sem onerar demasiadamente as linhas; e daí o inferir-se a vantagem de atacar simultâneamente diversos sistemas produtores com capacidade e prazos de execução adequados, cujos preços de produção se estimem dentro dos limites indicados, mas procurando completar tais sistemas tanto quanto o justifiquem a melhoria da sua produção e o maior aproveitamento dos meios de transporte. Dentro deste espírito se fará o comentário do Plano.

c) *A potência das centrais.* — Na época heróica de 1930, em que a *Estatística das Instalações Eléctricas* começou a lançar o grito do bom combate, quando não excedia cinco o número de centrais neste país com mais de 5:000 kW e a potência média não chegava a 400 kW, era a crítica a esta pequenez e às suas desfavoráveis consequências uma das notas todos os anos na brecha.

Lançada pelo Estado a construção das centrais do Castelo do Bode e de Vila Nova, com potência em escala europeia (respectivamente 130:000 e 80:000 kW), observa-se com desgosto, porque é nova fonte de confusão, que pessoas insufficientemente esclarecidas, ao lerem estes números e ao escutarem o eco daquelas passadas reflexões, avançam com decisão que já não interessa construir centrais de 10 ou 20 MW.

Há vários erros nesta opinião. Antes de mais nada, ela é uma generalização ilegítima do comentário que sistemáticamente foi feito contra as centrais de algumas dezenas ou centenas de kilowatts, em que tudo é caro e em que só os salários do pessoal sobrecarregam cada kilowatt-hora com alguns centavos ou até dezenas de centavos; e diz-se ilegítima porque basta que se atinja uma meia dúzia de milhares de kilowatts para que o encargo de pessoal praticamente se anule, reduzindo-se a verbas irrelevantes, da ordem de um centavo ou inferiores. O outro erro de tal opinião reside em que uma central hidroeléctrica não se monta com a potência que se quer, mas com aquela que as condições naturais lhe permitem; e se nos fazemos exigentes, abandonando estas centrais, que são médias ou pequenas, mas não são mesquinhas, arriscamo-nos a deixar sem aproveitamento uma parcela apreciável dos recursos do País. Finalmente, um outro erro existe ainda naquela precipitada opinião; nada nos garante que o preço de construção por kilowatt seja maior numa central média do que numa central grande, porque pode até dar-se o contrário se as condições do local o proporcionarem, e nada impedirá então que a central média forneça energia em condições de preço e regularidade equiparáveis às das maiores unidades.

Pergunta-se se este desdém pelo que é modesto de aparência, embora

sólido de virtudes, não é o sensacionalismo do *kolossal*, o mesmo que leva a sonhar com a construção de barragens e a desconhecer os problemas, menos vistosos, da distribuição. E comete-se a injustiça de dizer que essa humana fraqueza é pecha dos técnicos.

Se olharmos para os países do centro da Europa, notaremos depressa que nem só as centrais de imponente grandeza contribuem para a alimentação das redes. Se tomarmos concretamente o caso da França, cuja produção anual de energia anda na casa dos 38:000 milhões de kilowatts-hora (trinta vezes superior à nossa) e registarmos, para só referirmos instalações modernas, o número de centrais hidráulicas que a Electricité de France pôs em serviço nos quatro anos que se seguiram ao fim da última guerra (1946-1949), encontraremos os seguintes números:

Centrais com mais de 20 MW — 13 centrais	MW
com a potência de	820 (81 %)
Centrais até 20 MW — 21 centrais com a po-	
tência de	190 (19 %)
	<hr/>
<i>Total</i>	<u>1:010</u>

Estas vinte e uma pequenas centrais — e registe-se que se chamam pequenas a unidades com a potência média de 9:000 kW — não têm evidentemente grande peso no total da potência instalada, mas sempre atingem perto de 20 por cento, o que não é para desprezar; mas uma coisa é reconhecer que elas, só por si, são incapazes de resolver os problemas de um país, pela exiguidade da potência e pela dificuldade de assegurarem a estabilidade de marcha de uma rede, e outra, muito diferente, é afirmar que não têm interesse, ao ponto de deverem ser hostilizadas. Tudo está em se saber quanto custam.

Outro exemplo, parecido com este como irmãos gémeos, nos dá a Inglaterra, que, apesar de ter condições de excepcional favor para a produção de energia térmica e já ir com o consumo anual em 60:000 milhões de kilowatts-hora, tem procurado aproveitar a pouca energia hidroeléctrica de que dispõe, sobretudo no norte da Escócia. Segundo o último relatório oficial do North of Scotland Hydro-Electric Board, fundado em 1943, as centrais hidroeléctricas projectadas por este organismo que se encontravam em exploração, construção ou estudo no fim de 1950 somavam 913:800 kW, com a produção anual calculada em 2:672 milhões

de kilowatts-hora; de acordo com a sua potência, essas centrais dividem-se assim:

Centrais com mais de 20 MW — 11 centrais com a potência de	MW 612 (78 %)
Centrais até 20 MW — 22 centrais com a potência de	177 (22 %)
	<hr/>
Soma	789
Centrais ainda não especificadas	125
	<hr/>
Total	914
	<hr/>

As médias de potência de cada um dos grupos de centrais são, respectivamente, 56 e 8 MW; estes números, bem como as percentagens da repartição da potência total, são notavelmente semelhantes aos do caso francês.

Para relacionar melhor estes valores da potência com a capacidade de produzir energia, número que principalmente interessa neste parecer, registre-se que uma central de 8 MW pode gerar em média uns 20 milhões de kilowatts-hora; e como este valor é, por seu lado, a média das pequenas centrais, concluiremos que algumas se situarão abaixo dela.

Nunca devemos cair em soluções extremistas. Não tem defesa, nem no campo da técnica nem no da fidalguia de sentimentos, que, mal acabados de sair de um regime de pulverização inclassificável, avancemos palavras desdenhosas para as coisas que possuem a virtude modesta da média, só porque não satisfazem os exageros de quem parece ter mudado de categoria rapidamente demais.

Só é de aconselhar que as empresas concessionárias dos grandes rios, sem prejuízo das obras fundamentais, vão estudando e equipando os possíveis aproveitamentos das ribeiras afluentes do seu perímetro hidráulico, desde que as condições de preço e qualidade da energia o justifiquem, porque só assim chegaremos a utilizar em pleno os recursos de cada bacia.

d) *O rio Douro.* — O rio Douro é a nossa maior fonte de energia hidroeléctrica; considerados em conjunto, os troços nacional e internacional devem poder dar-nos para cima de 3:000 milhões de kilowatts-hora, consideradas as energias permanente e temporária.

Precisamente por ser muito grande, o Douro raras vezes tentou aqueles que cuidaram de estudar o abastecimento de energia às redes do País; era-se naturalmente atraído para soluções de menor vulto, mais baratas e de produção mais facilmente absorvida.

Sentir-se-á bem a justificação deste facto se se pensar que até 1946 o aumento médio de consumo anual do nosso país não excedeu 25 milhões de kilowatts-hora, valor que ia sendo satisfeito com a montagem de centrais de média potência (centrais da Serra da Estrela, de Nisa, do Ermal, de Santa Luzia, etc.) e com algumas ampliações de unidades já existentes.

Quando se atacou o problema de maior vulto de substituir por energia híbrida os consumos térmicos de Lisboa e Setúbal, não se pensou, nem seria razoável pensar-se, em ir buscar energia ao Douro, havendo-a no Zêzere a bom preço e em quantidade proporcionada, a 110 km da capital, por terrenos facilmente acessíveis. Para chegar ao Douro nacional seriam precisas linhas de 300 km e ao internacional de cerca de 400, através de regiões difíceis, contando com centrais de que não havia projecto. Seria um encargo e um risco sem contrapartida; ninguém responsável aceitaria esta solução, salvo se não houvesse outra.

O Douro continuava por aproveitar, porque lhe não tinha ainda chegado a ocasião de ser útil, visto que, excluído o caso de Lisboa, as suas centrais eram grandes para o consumo e a sua energia temporária dificilmente colocável por falta de compradores; mas para alguns de imaginação mais ardente o Douro era desprezado por quem não tinha alma para lhe apreciar a grandeza.

E começou a lenda. O gigante, desprezado, morria inglòriamente na restinga do Cabedelo sem lhe ser permitido mostrar suas forças e méritos; e na imaginação dos que o viam correr, às vezes galopando sem tino sobre a riba que o aperta, nasceu um Douro maravilhoso, superior ao Douro real.

A electricidade, que durante muitos anos poucos olharam a sério, passou, porém, a estar na moda; e alguns dos seus novos adeptos, embalados pela lenda, passaram a entoar em uníssonos: queremos o Douro!

Aconselha-se por isso explicar neste intróito o que vale o Douro como fonte de energia.

Já se disse que em quantidade vale à roda de 3:000 milhões — uns 60 por cento permanentes e 40 por cento temporários de oito meses. Registe-se, porém, que o Douro não é naturalmente virtuoso, devido à grande irregularidade dos seus caudais, que atingem em cheio 18:000m³ por segundo (previsto em Carrapatelo) e descem na estiagem à casa dos 20; e como, por outro lado, não tem possibilidades de armazenamento,

porque o seu vale é muito estreito nuns pontos e muito povoado noutros, a quantidade de energia permanente que dele se poderia tirar no estado selvagem seria muito pequena.

O valor do Douro começou com a regularização feita em Espanha no seu grande afluente da margem direita, o Esla (central de Ricobayo), que assegura no Verão uns 100 m³ de caudal; o Douro nacional virá ainda a beneficiar das obras que os espanhóis fizerem no Tormes e das que nós fizermos nos afluentes portugueses.

Mas ainda com estas achegas o Douro nacional não corresponde à lenda. As quatro centrais que devem poder montar-se no seu curso a partir da foz do Huebra, onde acaba o troço internacional espanhol, devem ter em média uma produção unitária de 400 milhões de kilowatts-hora; e, para se apreciar como cada uma delas é grande mas não lendária, basta recordar que no ano corrente a central do Castelo do Bode deve produzir uns 350 milhões, ultrapassando os 400 quando o Cabril entrar em serviço.

Há, porém, que não esquecer que, enquanto esta energia do Castelo do Bode é quase toda permanente (digamos 90 por cento), a das centrais do Douro só é permanente em pouco mais de metade (digamos 60 por cento); e, como é corrente aceitar que a energia temporária vale metade da energia permanente, reconheceremos, mediante uma conta muito fácil, que 400 milhões numa central do Douro apenas valem 336 milhões de uma central do Zêzere.

É aqui que a maior parte das pessoas se engana quando faz contas; toma o total da produção do Douro como permanente e chega, erradamente, a preços que desnorteiam, quando a realidade é que a energia permanente do Douro nacional (pelo que se sabe de Carrapatelo) tem aproximadamente o mesmo valor (à roda de \$20, como atrás se referiu) que têm alguns dos outros sistemas em construção ou projecto (Zêzere, Cávado, Côa, Távora, etc.).

Resulta isto de que o Douro nacional, se oferece vantagens, também oferece inconvenientes; a construção das suas centrais não é barata, porque têm de dar escoante a um elevadíssimo caudal de cheia (o que é um encargo), e porque têm numerosas restrições, devido às construções ribeirinhas (povoações, caminho de ferro, estradas, pontes, etc.).

Não há, pois, razão justificada de preferência pelo Douro nacional em relação aos outros sistemas conhecidos, a não ser pela energia temporária que ele produz abundantemente; mas, além de que essa energia temporária só em 1952 começou a ter consumo sensível com a laboração das duas fábricas de amoníaco (Estarreja e Alferrarede), tem-se a impres-

são de que não será indispensável o Douro para as alimentar. Se outra indústria do mesmo género, se vier a montar (por exemplo a electrossiderurgia), o Douro terá então uma prioridade indiscutível. Por outro lado, essa energia temporária, vista no aspecto da conjugação com energia de albufeiras, só agora começa a ter alguma possibilidade de aproveitamento, porque só agora começa a haver grandes albufeiras de regularização anual.

Ao que se lê, uma vantagem suplementar se aponta ao aproveitamento do Douro nacional: a navegabilidade do rio.

Tem-se a impressão de que este aspecto, sem ser de desprezar, não é primordial. Parece não haver para descer o Douro mais de dois artigos de algum peso: o vinho e os minérios; e a prova é que lhe corre paralelo, em toda a extensão de 200 km, um caminho de ferro quase sem tráfego. Antes de se gastarem quantiosos milhares de contos em obras de navegação, parece de aconselhar que se traduza em números a vantagem da via fluvial ou se reflecta na maneira de limitar ao nível reputado indispensável as tarifas do comboio. Já hoje se transporta no caminho de ferro minério de Moncorvo para exportação em quantidade apreciável, em condições técnicas que não são as melhores — e só não se transporta mais porque as minas ainda não estão suficientemente equipadas para o produzir.

Se essas condições técnicas melhorarem — e certamente melhoram se houver tráfego intenso e seguro —, as condições de preço melhorarão em relação às actuais, que já são viáveis, e teremos assim caminhado para o objectivo, que é segura condição de êxito, mas donde às vezes nos afastamos, atrás da novidade ou da independência: aumentar a utilização dos nossos instrumentos económicos. Minério de ferro circulando de comboio 100 ou 200 km é banalidade pelo Mundo.

A navegação do Douro, se não custasse dinheiro, seria óptima, mas, como custa, há que reconhecer que não se apresenta essencial para a saída do minério — e o minério é dos artigos mais pobres que se transportam.

Que o aproveitamento da energia arraste a navegação do Douro é assunto que não se discute; que a navegação dê prioridade às obras do Douro é matéria que não se contesta, mas sobre que se têm dúvidas.

Digamos agora duas palavras sobre o Douro internacional. Assente, por convénio com a Espanha, que nos pertence a energia gerada no troço de montante desde o seu começo, em Paradela, até à foz do Tormes, na vizinhança de Bemposta, desde 1935, ano em que a central do Esla entrou em serviço, que se tem a certeza de residir ali a melhor fonte hidroeléc-

trica portuguesa. Mas se pensarmos em que a sua produção total é da ordem de 2:000 milhões de kilowatts-hora, a aproveitar em duas ou três quedas, concluiremos que qualquer delas, tendo produção maior que as do Douro nacional, seria, com mais forte razão, grande de mais para nos ter interessado até agora. Não será inoportuno recordar que a central do Esla, prevista para uma produção média anual de 436 milhões de kilowatts-hora, esteve sete anos com produções inferiores a metade da sua capacidade normal por falta de mercado, numa situação financeira difícil, e só no oitavo ano (1942) produziu um pouco mais de 300 milhões. Se isto se tivesse passado em Portugal com uma central no Douro, não faltariam acusações!

No momento presente as perspectivas são outras. O nosso consumo aumenta por ano perto de 150 milhões de kilowatts-hora, não só porque a lei natural de crescimento é, como já se disse, a progressão geométrica, mas ainda porque, depois da guerra, se tem notado certa aceleração nos consumos industriais e domésticos. O Douro internacional, se ainda é grande, começa a não ser disparatado; simplesmente, porque nunca foi estudado a fundo, só há a seu respeito ideias de superfície que estão longe de permitir uma construção imediata. O Douro nacional, se está melhor colocado a esse respeito, não possui, contudo, um projecto definitivo: há, do Carrapatelo, um anteprojecto.

Se é de esperar que o Douro internacional nos produza energia permanente a preço inferior aos \$20 que se apontaram acima, importa não esquecer que ele se encontra desfavoravelmente localizado em relação aos centros de consumo. A sua ligação à subestação de Ermesinde por duas linhas a 150:000 volts, com 200 km cada, custará cerca de 120:000 contos, enquanto que a ligação de Carrapatelo à mesma subestação exigirá apenas duas linhas de 50 km, correspondendo, portanto, a um quarto da despesa; mas a provável necessidade de recorrer a uma tensão mais alta poderá ainda afectar o custo desse transporte. Apesar disso, o Douro internacional é, sem contestação, a nossa melhor fonte.

Esta é a verdade sobre o Douro, que a Câmara Corporativa entendeu dever antepor à análise do Plano, para esclarecer comentários que se têm feito sobre o aproveitamento deste rio, orientar a discussão que certamente se fará e justificar a posição que tomará adiante na ordem de prioridade das novas centrais a construir.

Existe um quinto ponto sobre que a opinião pública anda desnorteada: o problema das tarifas de electricidade. Mas, como o assunto é longo e não interessa directamente ao objectivo deste parecer, a Câmara entende não dever abordá-lo.

2) A POSIÇÃO DO PROBLEMA. — Embora praticadas desde o último quartel do século passado, a produção de energia hidroeléctrica e a interligação das fontes produtoras começaram a ganhar prestígio e expansão em toda a Europa a partir da primeira grande guerra (1914-1918).

Até então, no nosso país, de entre os actuais grandes sistemas de serviço público, só a central da Senhora do Desterro, do grupo da serra da Estrela, estava em serviço desde 1909; é da mesma data a primeira central do rio Varosa, já hoje desmontada.

Fora destes sistemas, na alimentação de pequenas instalações públicas ou particulares, já no último decénio do século passado nos aparecem os primeiros aproveitamentos de quedas de água (Penide, Pateiro, etc.), a que outros se seguiram nos primeiros anos do século actual (Ribacoa, Amieiro, Galego, Covas, etc.).

Mas estas tentativas, embora modestas para a escala em que hoje as medimos, porque nenhuma delas excedia umas escassas centenas de cavalos, devem ter sido na sua época o fruto de invulgar arrojo pela novidade das obras e pela suspicácia com que o meio as recebia. Anselmo de Andrade escrevia então no *Portugal Económico* estas palavras de descrença:

Onde as matérias-primas faltam, onde o carvão de pedra não existe e onde a hulha branca é ainda um problema...

A progressão rápida das redes eléctricas, causa e efeito do surto industrial do pós-guerra, não deixou, porém, de ter entre nós os seus reflexos, embora amortecidos pelo afastamento do centro da Europa e pelo limitado entusiasmo com que as iniciativas industriais de algum vulto eram recebidas entre nós — e diz-se eram porque o seriam então pior que hoje.

Daqueles reflexos nos ficaram, como frutos mais valiosos, a central do Lindoso, inaugurada em 1922 com a potência de 17:500 kVA (hoje ampliada para 92:000), a central de Ponte de Jugais, inaugurada em 1922 com 3:300 kVA (hoje 14:700), e a central do Varosa, inaugurada em 1924 com 6:400 kVA (hoje 12:800).

Do lado oficial também os espíritos se abriram; surgiu a ideia nova, doutrina ainda imprecisa, mas que o futuro revelaria fecunda, de interessar o erário nas obras de electrificação — doutrina que abalava a tradição e que alguns, mais arreigados ao conceito de ver no Estado um mero polícia da actividade privada, achariam talvez subversiva. Mas a evolu-

ção histórica do nosso tempo, porventura menos guiada por conceitos políticos do que pelas exigências sem fim do progresso mecânico — esse progresso que não sabemos se é um bem ou um mal, mas que é uma realidade —, tem levado de vencida todas as resistências à participação activa do Estado nos grandes programas de fomento económico.

Tem sido assim em toda a parte; e nós, Portugueses, que não temos como doutrina ideias colectivistas, acabámos por concluir, depois de muita hesitação, que não podia ser de outra maneira.

Foi longa a germinação. Parece ter sido no artigo 75.º da lei de águas (Decreto n.º 5.787-III, de 10 de Maio de 1919) que se consignou pela primeira vez o princípio da participação do Estado no capital de empresas concessionárias de quedas de água, ou a construção e exploração destas directamente pelo Estado.

Muito mais tarde, em Outubro de 1926, o Decreto n.º 12.559 (lei dos aproveitamentos hidráulicos) foi uma tentativa de revolução pacífica num texto de dezassete bases; na base V previa-se a colaboração do Estado na construção de centrais, de linhas e de indústrias eléctricas com interesse para a economia nacional; na base XII previu-se a tracção eléctrica em cerca de 300 km. de vias férreas.

Algun tempo depois, em Agosto de 1931, o Decreto n.º 20.225 repetia o que se continha de essencial no diploma de 1926, estabelecendo a intervenção financeira do Estado na produção e distribuição da energia eléctrica e autorizando o Governo a encomendar projectos de centrais e linhas e a abrir concursos para a execução das obras.

Finalmente, em Dezembro de 1944, a Lei n.º 2.002 (lei da electrificação), que procurou ser o estatuto da nossa política eléctrica, voltou a repetir o princípio da posição activa do Estado como única fórmula que se antevia para trazer ao nosso sistema de produção, transporte e distribuição da energia o desenvolvimento que as necessidades públicas impunham.

Só depois da publicação deste diploma a ideia se converteu em acção. O Estado tomou a iniciativa de constituir três empresas (Hidro-Eléctrica do Zêzere, Hidro-Eléctrica do Cávado e Companhia Nacional de Electricidade), as duas primeiras produtoras e a terceira transportadora, e começou a participar pelo seu orçamento ou através de organizações para-estatais, nos encargos financeiros da electrificação.

Mas sentia-se que no seguimento da lei faltava alguma coisa. Os programas de obras, dispersos pelos cadernos de encargos das concessões respectivas, não constituíram um todo nem tiveram uma sequência de

prazos de execução, salvo para uma 1.^a fase, já hoje terminada; e não se fez um programa de financiamento que permitisse às disponibilidades e ao ritmo das obras ajustarem-se mutuamente.

A boa vontade de todos, Governo, bancos e empresas, fez com que a obra marchasse em perfeita continuidade, dando ao País a impressão de uma engrenagem bem talhada; mas os que lhe viveram os pormenores sabem que nem tudo foi isento de desencontros e sobressaltos.

O Plano que o Governo agora apresenta tem um duplo valor, pelo que significa como consolidação de uma política de fomento, que se não presta mais a dúvidas, até agora frequentes, e pelo que vem suprir a falta que se apontou.

A fechar o breve resumo histórico que acaba de se fazer, só não pode dizer-se do Plano *finis coronat opus*, porque esta obra nunca tem fim.

3) A PREVISÃO DAS NECESSIDADES DE ENERGIA. — A leitura do n.º 2 do capítulo III «Energia eléctrica» do Plano de Fomento deixa no leitor desprevenido uma desagradável surpresa. Apesar do esforço já feito e do que se está a fazer na construção de centrais, prevêem-se nos dois anos de 1953-1954 *deficits* de produção hidráulica superiores a 400 milhões de kilowatts-hora em cada ano.

É natural que tenha havido na fixação destes números o propósito de afastar optimismos e de tomar uma posição segura, mas esta secção, certa de que tais números se afastam largamente da realidade e convencida de que para justificar a construção de novas centrais não é preciso dramatizar a situação, porque esta é já de si suficientemente clara, vai analisar em pormenor as premissas de que resultou aquela conclusão.

Segundo os documentos que acompanham o Plano, as necessidades de produção para o conjunto do País, com exclusão da electroquímica, foram avaliadas atribuindo ao ano de 1952 a produção de 1:210 milhões de kilowatts-hora e aplicando-lhe um aumento relativo decrescente entre 9 e 7,5 por cento ao ano, equivalendo à média de 8,5 por cento. Chega-se assim a 1:960 milhões em 1958, último ano considerado.

Os elementos de que hoje dispomos, mais recentes do que os que se conheciam na data daquela estimativa, mostram que o número 1:210 representa, com ligeiro excesso, a produção necessária para satisfazer em 1952 os consumos permanentes, isto é, com exclusão da electroquímica. De facto, se da produção total de 1:390 milhões, que os dados estatísticos do fim de Setembro permitem prever para o ano corrente, se os meses

de Novembro e Dezembro forem normalmente chuvosos, deduzirmos 230 milhões, que deverá ser sensivelmente, nessa hipótese, o consumo da electroquímica, encontramos 1:160 milhões para satisfação dos consumos permanentes, em vez de 1:210.

Há, porém, que fazer uma correcção. Aqueles 1:210 milhões representariam a produção hidráulica que deveria verificar-se em 1952 se todo o consumo do País, exceptuada a electroquímica, pudesse ser alimentado por ela. Mas tal não se verifica. A central de Massarelos, no Porto, cliente de longa data dos carvões mais pobres de S. Pedro da Cova, não se apagou quando apareceram as novas hidroeléctricas, e é aceite como normal que continue a laborar enquanto convier, o que, presume-se, acontecerá ainda por alguns anos. Serão, em média, 30 milhões de kilowatts-hora que as hidroeléctricas não terão de abastecer.

Por outro lado, as pequenas centrais térmicas de serviço público ou particular não vão apresentar-se instantâneamente como clientes da grande rede. A sua existência tem uma de duas justificações: ou se trata de centrais que pela natureza especial da indústria que alimentam têm condições favorecidas de laboração que a rede pública não pode bater, ou são centrais nascidas da inexistência da grande distribuição e que só lentamente irão desaparecendo à medida que as linhas de alta tensão se forem estendendo a novos concelhos.

Para proceder com rigor devemos, pois, abater à produção total as parcelas seguintes:

	Milhões de kilowatts- -hora
Produção média de Massarelos	30
Produção média das pequenas centrais térmicas públicas ou particulares	60
	<hr/>
<i>Total</i>	90
	<hr/>

Daqui resulta uma primeira diminuição dos *deficits* previstos.

Por outro lado, no n.º 1 do capítulo III do Plano figura uma tabela de previsões, onde se somaram aos consumos permanentes os consumos da electroquímica, computados estes em 180 milhões para 1952 e 250 milhões nos anos seguintes.

Mas esta soma não é legítima, porque em produção hidroeléctrica 2 e 2 nem sempre são 4. Como os consumos da electroquímica são, pelo menos em parte, temporários (e é assim em toda a Europa), 10 kWh consumidos em electroquímica não absorvem 10 kWh permanentes na central que os produz, mas apenas 2, 4 ou 6, consoante o grau de permanência do fornecimento; e assim, ao fazer-se a soma de energias permanentes e temporárias e ao comparar-se essa soma com as produções permanentes dos novos aproveitamentos, encontra-se um saldo negativo fictício, que é na realidade muito menos alarmante do que aquilo que aparenta, porque a produção temporária das centrais não está incluída na produção permanente, mas é um suplemento que se lhe deve somar. Daqui resulta uma segunda redução dos *deficits*.

Acresce ainda que os números oficiais que medem a capacidade de produção permanente de um aproveitamento são algumas vezes calculados por defeito em relação à média, porque se referem a anos secos, por natural prudência dos autores dos projectos; e esta nova diferença contribui ainda para atenuar os saldos negativos que vimos comentando. Mas esta possível correcção não a faremos, porque seria ousado fazê-la; deixemo-la, nos casos em que exista, como margem de segurança da nossa estimativa.

Procuraremos então organizar uma nova tabela de necessidades de produção. Como o objectivo directo do Plano é satisfazer as exigências da rede eléctrica nacional (conjunto das redes interligadas subordinadas ao Repartidor Nacional de Cargas), parece mais exacto pôr de parte toda a produção particular e a produção pública das pequenas centrais térmicas ou hidráulicas não integradas no Repartidor e limitar aos sistemas abrangidos por este as estimativas da necessidade de produzir e da capacidade de o fazer. É, aliás, nestes sistemas que principalmente se faz sentir a evolução do consumo; a posição dos restantes é quase constante. Acresce que o Repartidor Nacional de Cargas abrange a grande massa da produção (à roda de 90 por cento do total do País) e tem em relação a essa parcela estatísticas mais actualizadas, que nos poderão permitir maior acerto na extrapolação das necessidades nos futuros seis anos que o Plano alcança.

Partamos do número já indicado de 1:390 milhões de kilowatts-hora, que deve medir com suficiente rigor a produção total do ano corrente. Para determinarmos a produção hidráulica permanente das empresas que fazem parte do Repartidor Nacional de Cargas bastar-nos-á efectuar a operação seguinte:

	Milhões de kilowatts- -hora
Produção total do País	1:390
A deduzir:	
Electroquímica	230
Massarelos	30
Serviço particular	80
Serviço público não integrado no Re- partidor Nacional de Cargas	50
	<hr/> 390
Energia permanente das centrais integradas no Re- partidor Nacional de Cargas (sem Massarelos)	1:000
	<hr/>

Esta produção tem aumentado no nosso país na última meia dúzia de anos (exceptuado 1949, em que houve severas restrições) um pouco mais de 13 por cento ao ano; em 1952 a estatística até ao fim de Agosto acusa 12,4 por cento.

Parece prudente admitir nos próximos seis anos um ritmo constante de crescimento de 12,5 por cento, por ser pouco provável que venha a sentir-se neste período algum princípio de saturação, fenómeno que as estatísticas eléctricas do Mundo inteiro não conhecem, tanto mais que o programa industrial abrangido pelo Plano não deixará de fazer sentir o seu peso no consumo da energia. Supõe-se que nenhum acontecimento de natureza económica ou militar nos afectará a vida no próximo sexénio.

As necessidades de produção hidráulica permanente serão assim, arredondados os números à dezena de milhões:

	Milhões de kilowatts- -hora
1952	1:000
1953	1:130
1954	1:270
1955	1:420
1956	1:600
1957	1:800
1958	2:030
1959	2:280

Considera-se também o ano de 1959, embora já não esteja incluído no Plano, pela razão que veremos adiante.

Se somarmos a estes valores os restantes consumos permanentes, que atrás excluimos e que são sensivelmente constantes, encontraremos para o conjunto do País o aumento médio anual de 11 por cento — número que não tem nada de exagerado.

Vejam os as previsões para a electroquímica — sem contar o presumível consumo da electrossiderurgia.

O consumo já verificado este ano até ao fim de Setembro na produção de amoníaco, carboreto, ferro-ligas e cloro permite prever até o fim de Dezembro o consumo total já atrás indicado de 230 milhões de kilowatts-hora, se até ao fim do ano chover normalmente.

Este consumo repartir-se-á assim:

	Milhões de kilowatts- -hora
Amoníaco	200
Outras produções	30
	<hr/>
<i>Total</i>	230
	<hr/>

Não há razões para prever que em 1953 o número seja muito superior a este; mas se quisermos atribuir à indústria do amoníaco a utilização anual de 6:000 horas, que se reputa o máximo normal, aquele número aumentará 20 milhões.

Nos anos seguintes, com as previstas ampliações das fábricas de Estarreja, Alferrarede e Canas de Senhorim, não será exagerado contar com 320 milhões; como as ampliações das duas primeiras fábricas se presume não entrarem em serviço antes do meado de 1954, tomemos para este ano o valor intermédio de 280 milhões. Se supusermos que nenhuma outra electroquímica de grande vulto se montará em termos de trabalhar antes de 1958, poderemos manter como constante aquele valor de 320 milhões; e se, por outro lado, para não complicar as contas, considerarmos o consumo da electroquímica igual à produção, isto é, se desprezarmos os 4 ou 5 por cento de perdas a que dará lugar o seu transporte (correção inferior à margem de erro destas previsões), concluiremos que as necessidades de produção hidráulica para o conjunto dos consumos permanentes e não permanentes a alimentar pela rede eléctrica nacional (Massarelos à parte) são os seguintes, em milhões de kilowatts-hora:

Anos	Permanentes	Temporários	Totais
1952	1:000	230	1:230
1953	1:130	250	1:380
1954	1:270	280	1:550
1955	1:420	320	1:740
1956	1:600	320	1:920
1957	1:800	320	2:120
1958	2:030	320	2:350
1959	2:280	320	2:600

Estes números, que se têm por mais ajustados à realidade do que os que figuram no Plano, são inferiores a estes até 1956 e um pouco superiores nos anos seguintes:

4) O PROGRAMA DE CENTRAIS. — Ao ler-se o quadro das novas centrais cuja construção o Plano prevê, salta à vista este pormenor: não se considera a conclusão dos sistemas do Zêzere e do Cávado. Esta secção tem por defeituosa esta omissão, que julga resultar do facto de que à data em que o Plano se começou a elaborar não havia números definitivos sobre os aproveitamentos da Bouçã e Paradela, que completam os sistemas referidos; mas com o incremento que os estudos tiveram no último ano, essas centrais apresentam-se hoje como valores reconhecidos, que completam com lógica e eficiência o aproveitamento hidroeléctrico dos dois rios na parte concedida.

Há que notar, antes de mais nada, que cada uma das duas empresas dispõe de uma organização, um equipamento e um quadro de pessoal que não têm dado más provas, e que tudo aconselha a manter em actividade, a bem do rendimento do trabalho, que é como quem diz do custo das obras.

Se o programa da Hidro-Eléctrica do Zêzere acaba no Cabril e o da Hidro-Eléctrica do Cávado na Caniçada, param e emudecem os estaleiros, dispersa-se o pessoal, desengrena-se a organização, e ficará sempre um resíduo cujo encargo pesará na empresa como lastro inútil. Simultaneamente, outros andarão por outro lado a comprar equipamentos e engajar pessoal, numa duplicação de esforços e despesas que só parece justificar-se no limite em que for necessária. A construção de Bouçã e Paradela, sem quebra de continuidade, só deveria ser abandonada se fortes razões a contra-indicassem. Mas parece que o contrário se verifica.

A central da Bouçã é o complemento da central do Cabril; aproveita a mesma albufeira e aumenta o seu valor 55 por cento, porque tudo se passa como se ela acrescentasse 52 m à queda média do Cabril.

A sua produção média anual é de 100 milhões de kilowatts-hora e o custo não deverá exceder, segundo as últimas estimativas, 180:000 contos, pelo que o preço médio da sua energia, calculado em \$18 por kilowatt-hora nas barras, contribuirá para melhorar o preço da energia do sistema do Zêzere, hoje fixado em \$21. Para ligar esta central à rede existente basta construir uma linha com 35 km.

Por outro lado, a construção da central da Bouçã, cujo estudo está concluído, seria facilitada se se aproveitasse para a execução das ensecadeiras o período em que se fechar a água no Cabril para começo de enchimento da albufeira (Primavera de 1954), o que deixará em seco o leito do rio a jusante. Nessa hipótese, a central da Bouçã deverá poder iniciar a exploração em meado de 1956 — circunstância feliz, como adiante veremos.

Quanto a Paradela, não se trata de nova central, mas de nova albufeira, que irá valorizar a central de Vila Nova, já em exploração, pois que, com a montagem de mais um grupo de 50:000 kVA: se aumenta de 170 para 330 milhões de kilowatts-hora a capacidade de produção média permanente, a que se devem somar 65 milhões, que representam o aumento de produção dos escalões de jusante. Há, pois, como vantagem desta obra — de acordo com o que foi dito atrás no n.º 1 —, o aproveitar muito do que já está feito naquela bacia, por ser um aproveitamento de montante, pelo que o preço do kilowatt-hora não pode deixar de ser muito favorável. A estimativa de custo mais recente (370:000 contos) deixa prever um preço não superior a \$15 por kilowatt-hora, o que virá beneficiar o preço de produção de Vila Nova, desfavoravelmente influenciado pelas dificuldades de construção que surgiram durante as obras desta central, permitindo trazer o preço do conjunto do Cávado para muito perto de \$19 por kilowatt-hora. Este aproveitamento, cujas primeiras obras poderão começar imediatamente, utilizando o equipamento que se liberta de Salamonde, pode entrar em exploração em 1956, simultaneamente com Bouçã. Pelo que respeita à construção de linhas, Paradela exigirá como máximo a duplicação da linha Vila Nova-Salamonde (8 km).

Das centrais de Salamonde, Caniçada e Cabril, incluídas no Plano, nada há a dizer; são aproveitamentos já em construção nas bacias do Cávado e do Zêzere, e o prosseguimento das obras não oferece discussão.

Quanto à bacia hidrográfica do Douro (1.ª fase) oferecem-se algumas reflexões. Antes de mais nada, nota-se que a produção de 690 milhões de kilowatts-hora que lhe é atribuída parece resultar da soma das produções de Carrapatelo (Douro nacional) (410 milhões), Vilar e Tabuaço (Távora) (120 milhões) e Vale de Madeira (Côa) (160 milhões), que são

as centrais com estudos mais avançados na bacia do Douro. Mas regista-se igualmente que a verba atribuída de 750:000 contos é inferior em 150:000 contos à soma das estimativas de custo daquelas mesmas centrais (900:000 contos).

Quanto às centrais do Távora e do Côa, nada há que observar; são unidades com regularização anual (albufeiras de 90 e 300 milhões de metros cúbicos, respectivamente), as suas características e os seus preços são bons (\$20 por kilowatt-hora) e a sua execução, em vista do avanço dos estudos e dos trabalhos preliminares já executados pelas respectivas empresas, pode talvez começar-se em termos de permitir a entrada em laboração em 1956 ou, o mais tardar, em 1957. Qualquer que venha a ser o esquema adoptado para o Douro, estas centrais serão sempre úteis, porque lançam naquele rio, durante o Verão, um caudal regularizado de 21 m³ por segundo, o que não é para desprezar; e, por outro lado, quanto mais centrais de albufeira existirem antes da entrada em serviço das centrais do Douro, mais útil será a sua conjugação com estas, porque melhor se fará o aproveitamento da energia de fio de água.

Pròpriamente quanto ao rio Douro oferecem-se algumas dúvidas, porque os estudos estão atrasados, como já se disse no n.º 1, e não devem permitir antes de um ano ter o projecto completo de qualquer aproveitamento, o que não deixa grandes esperanças de que ele possa entrar em serviço até 1958.

Para complicar o assunto, sucede que as nossas autoridades competentes se têm orientado de preferência no estudo do Douro nacional, do que já resultou saber-se que ele não oferece, quanto a preço da energia permanente, conforme vimos, vantagem sensível sobre os restantes aproveitamentos em construção ou em projecto nos outros rios. Mas, segundo consta, os americanos encarregados do estudo do Douro levantam a dúvida sobre qual o aproveitamento por onde se deve começar e parece inclinarem-se para o troço internacional; e fica-se com a impressão de que ainda levará seu tempo o amadurecer destas ideias.

É por isso que a Câmara Corporativa pôs a dúvida de saber se o aproveitamento do Douro está suficientemente esclarecido para poder produzir energia antes de 1959. Os aproveitamentos a que atrás se passou revista resolvem inteiramente o nosso problema até essa data com soluções estudadas e discutidas há largo tempo; parece não valer a pena correr o risco de adoptar para o Douro uma solução de afogadilho só para o fazer figurar como peça do Plano a produzir energia dentro dos seis anos da sua duração.

Sucedem, porém, que o Plano, em matéria de produção hidroeléctrica,

apresenta uma falha que merece reparo. Aceitando os seus números, as centrais nele propostas abasteceriam o nosso consumo até 1958 com uma folga de 130 milhões de kilowatts-hora neste último ano; segundo os números desta secção, essa folga seria praticamente nula. Mas como não se prevê até àquele ano o início de nova construção que alimente a progressão contínua do consumo a partir do fim do Plano, tem de inferir-se que essa construção só viria a começar em 1959, para nos dar energia uns cinco anos depois; e como a folga prevista em 1958 não dá para cobrir o crescimento de um ano, teríamos um largo período de escassez de electricidade. E se nesse período calhasse haver algum ou alguns anos secos a escassez tornar-se-ia catástrofe. E vêm à recordação as restrições de 1949.

Não parece de aceitar esta posição do problema; ao mesmo tempo que se constroem as centrais que hão-de alimentar o consumo dentro do próximo sexénio há que contar com aquela ou aquelas que, para além do seu termo, dêem continuidade ao ritmo desse consumo. O Plano não tem por objecto cuidar de alimentar o País em energia até 1958, desinteressando-se do futuro, mas computar quanto se deve despende até 1958 para assegurar o regular abastecimento antes e depois dessa data; e como nesta matéria, tratando-se de obras grandes, se começa a gastar uns cinco anos antes de se colher o fruto, é indispensável estender os investimentos a trabalhos que só estarão concluídos além de 1958.

Parece naturalmente indicada para este fim uma central no Douro, sonho apaixonado de tantos trasmontanos; e então, em vez de precisarmos dela em 1957, para trabalhar em pleno em 1958, como se prevê no Plano, bastaria que a tivéssemos em marcha no princípio de 1959, o que nos permitiria pensar calmamente no assunto durante mais um ano. A importância da obra bem o justifica; e não o justifica menos o que falta fazer: assentar as ideias, projectar as obras, dar a concessão, montar o estaleiro...

É oportuno recordar o que se disse no n.º 1 sobre a potência das centrais; a ideia de equipar o Douro, que ninguém contesta, não deve fazer-nos menosprezar as centrais de menor volume, como Bouçã ou Távora, só porque a produção de cada uma é apenas da ordem de 100 milhões e a potência de 40:000 kW. Qualquer delas seria bem apreciada nos países do centro da Europa, como se infere da estatística que naquele n.º 1 se publicou; e a necessidade de novas centrais por 1956 ou 1957, que o Douro não pode satisfazer, não deixa grande liberdade de opiniões.

A secção deseja vincar que não põe nestas palavras propósito de demorar ou hesitar no equipamento do Douro; aconselha apenas a subs-

tituição de uma central do troço nacional por duas centrais no Cávado e no Zêzere, que não lhe são inferiores em qualidade (Paradela e Bouçã) e cuja construção se afigura de indiscutível vantagem — a qual arrasta estouta vantagem, que também parece indiscutível: a de dar mais um ano para assentar no projecto do Douro. Acresce que um primeiro aproveitamento neste rio é também indiscutível para satisfazer os aumentos de consumo a seguir a 1958, pelo que a sua construção deverá começar em 1954 — o que nos permite estudar, mas não perder tempo. Mas a Câmara Corporativa, por falta de elementos seguros e sem tempo para os obter e meditar, não toma posição quanto à prioridade das centrais do Douro; só afirma, por ser verdade, que o Douro internacional é impressionante de força e de beleza. E não estranhará se se vier a concluir que ele pode dar energia a preços de \$11 ou \$12 por kilowatt-hora permanente; importa, porém, ter em conta que ele cria um problema de transporte de energia, de que se falará adiante, donde resulta não poder esperar-se dele um benefício líquido, sobre o que daria o Douro nacional, muito superior a \$05 ou \$06 por kilowatt-hora, o que tem algum interesse industrial mas não chega para satisfazer certas aspirações mal definidas de electricidade barata.

Não se pretende que o conjunto de centrais atrás apontadas para execução dentro dos próximos seis anos constitua a única solução do problema. Mas o certo é que dos sistemas hidroeléctricos com projectos em fase adiantada não há muito mais por onde escolher.

De facto, passemos esses outros aproveitamentos em rápida revista. A central de Fratel, no Tejo, é muito cara em face da sua capacidade de produção, considerada isoladamente; segundo um estudo preliminar apresentado pela empresa, foi possível atribuir à energia permanente o preço de \$32 por kilowatt-hora — francamente fora dos limites que atrás se chamaram *razoáveis*. Há, contudo, um projecto mais recente, tendo em conta a regularização do Ocreza, que conduzirá seguramente a valores melhores e será porventura uma solução a aproveitar; esta central, assim como a de Belver, já construída, melhorarão as condições de produção quando o Tejo, mercê das regularizações em Espanha, aumente o seu caudal de Verão.

A central do Sabor, estudada há muitos anos pela hidráulica agrícola, é, seguramente, um aproveitamento interessante pela sua finalidade múltipla de rega e energia; mas como o projecto foi elaborado numa época em que colocar 100 milhões de kilowatts-hora (sua produção prevista) era um problema, com a agravante de que a produção de energia tinha nos objectivos da obra um papel acessório, receia-se que tal projecto não

esteja adaptado às ideias de hoje; pensa-se que vale a pena retomá-lo e, sem perder de vista a rega de Vilarica, integrá-lo num estudo completo da bacia do Sabor.

O aproveitamento conjunto do alto Mondego e do alto Zêzere reúne, como o anterior, as duas finalidades de gerar energia e dar água para rega da Cova da Beira; mas como o projecto foi feito por uma entidade particular com o objectivo de produzir energia, e as necessidades da rega, juntamente com a adaptação das obras a esse fim, necessitam do estudo das entidades oficiais competentes, o que ainda se não fez, não se considera este sistema em condições de ser proposto para execução imediata.

E acabou-se tudo que há de concreto. Parece não ficarem grandes dúvidas sobre a legitimidade da preferência que se deu às centrais propostas para construção nos próximos anos.

É evidente a necessidade de novos estudos, para que, ao findar o Plano que neste momento se discute, se não ofereçam as dúvidas que ainda hoje se oferecem sobre o Douro.

Independentemente do Sabor, do alto Mondego e de outros aproveitamentos que se apresentem de novo (nomeadamente os que os concessionários estudem para total utilização das bacias concedidas), é intuitivo que o estudo do Douro e seus afluentes não concedidos deve continuar até total esgotamento do assunto; é trabalho que os serviços oficiais não podem abandonar.

Quanto ao Tejo, há nele, seguramente, curiosos problemas, que ultimamente vêm sendo debatidos e que interessa investigar. O seu aproveitamento hidroeléctrico em toda a extensão utilizável, incluindo o troço internacional, a sua melhor regularização por conjugação com o Ocreza e bombagem no Inverno, o desvio da água para rega em grande escala, são temas que merecem a atenção de um estudo de pormenor. A única reserva que se oferece é a de que, magro de caudal como é no Verão, o Tejo não deve permitir um aproveitamento hidroeléctrico barato sem que, como se disse atrás, nos venha de Espanha — e há obras em curso nesse sentido — uma regularização substancial. É por isso que se pensa que o aproveitamento integral do Tejo não será oportuno nos anos mais chegados.

5) A CAPACIDADE DE PRODUÇÃO. — Com as centrais hidráulicas existentes e aquelas cuja construção ficou prevista poderão produzir-se em ano médio os volumes de energia que a seguir se indicam, considerando-se apenas o conjunto da rede interligada, isto é, com exclusão, como atrás se disse, das produções de serviço particular e das pequenas centrais de

serviço público, não integradas no Repartidor Nacional de Cargas. Para 1952 faremos a estimativa seguinte, de acordo com os números já atrás indicados:

	Milhões de kilowatts- -hora
Produção total prevista	1:390
A deduzir:	
Produção de Massarelos	30
Outra produção térmica dentro do Re- partidor Nacional de Cargas	30
Serviço particular	80
Serviço público não integrado no Repar- tidor Nacional de Cargas	50
	190
Produção hidráulica dentro do Repartidor Nacional de Cargas	1:200

Verifica-se assim que no ano corrente se produzirão, se o Verão de S. Martinho não for muito longo, 30 milhões de kilowatts-hora térmicos, que poderiam ter sido dispensados; mas o facto não resultou tanto de insuficiência das centrais hidráulicas como de só no correr do ano se terem completado algumas interligações.

Importa notar que para este resultado contribuiu o facto de as novas centrais do Castelo do Bode e Vila Nova terem produzido mais energia do que a que lhes atribuíram as previsões oficiais, apesar de as chuvas do ano corrente não terem excedido a média.

Assim, Castelo do Bode deve findar o ano com cerca de 350 milhões de kilowatts-hora e Vila Nova com cerca de 170, embora esta central tivesse podido produzir mais uns 20 ou 30 milhões nos primeiros meses do ano, o que não fez por falta de mercado. Há, pois, um excesso sobre as estimativas oficiais de aproximadamente 100 milhões de kilowatts-hora no conjunto das duas centrais, resultado de três factores concordantes: o primeiro é o de que a produção média permanente, como já se disse que acontece, é superior ao valor calculado; o segundo é o de que, tendo-se feito com as duas centrais um importante fornecimento à electroquímica, que é em parte temporário e, portanto, sobreponível ao permanente, a produção das centrais resultou superior; o terceiro reside no melhor apro-

veitamento da água, que se obteve com a exploração conjunta das duas albufeiras, feita através do Repartidor Nacional de Cargas mediante o prévio acordo das empresas.

Para o ano de 1953, independentemente da produção de novas centrais, teremos de contar com o que algumas unidades já existentes poderão produzir e não produziram em 1952 por falta de mercado. Estão nesse caso:

	Milhões de kilowatts- -hora
Vila Nova	20
Belver e Pracana	30
Centrais do Alva	10

Para as restantes centrais existentes toma-se como média a produção de 1952, o que é legítimo porque foi médio o ano hidrológico de 1951-1952.

Para as centrais novas temos de considerar a sua produção permanente média aumentada da produção temporária, para que ela seja comparável com as previsões feitas atrás. Se considerarmos que os 320 milhões da electroquímica são fornecidos com as 6:000 horas de utilização anual já referida, que é uma utilização-limite, isso equivalerá a fazer o seu abastecimento à plena potência durante nove meses; e como o período de enchimento das albufeiras é em média de seis meses (16 de Novembro a 15 de Maio), concluiremos que o fornecimento à electroquímica é $\frac{2}{3}$ permanente $\frac{1}{3}$ temporário.

Se, porém, tomarmos apenas 5:400 horas (e este número variará de ano para ano, segundo as disponibilidades), o fornecimento será de oito meses, com 50 por cento de energia permanente e 50 por cento de energia temporária.

Teremos então nesta hipótese média necessidade de 160 milhões de energia temporária, número que é fácil de obter atribuindo a cada central à roda de 10 por cento da sua produção permanente. Como a Castelo do Bode e Vila Nova caberão nessa base 50 milhões de kilowatts-hora, faltar-nos-ão 110 milhões, que se podem atribuir como segue (milhões de kilowatts-hora):

Centrais	Produção permanente	Produção temporária	Total
Salamonde	100	10	110
Cançada	160	20	180
Paradela	(a) 220	20	240
Cabril	(b) 270	30	300
Bouça	100	10	110
Vilar e Tabuço	120	10	130
Vale de Madeira	160	10	170
<i>Total</i>	1:130	110	1:240

(a) Incluindo 65 milhões de aumento da produção de Salamonde e Cançada

(b) Incluindo 80 milhões de aumento da produção de Castelo do Bode.

Não está ainda feito, mas sabe-se que está no programa do Repartidor Nacional de Cargas, o estudo, que é longo, das disponibilidades de energia das várias centrais para consumos não permanentes numa sucessão de anos médios; mas tem-se a certeza de que os valores que ficam apontados estão largamente dentro da realidade. O que se passou no ano corrente em Castelo do Bode e Vila Nova tranquiliza-nos a esse respeito.

Poderemos assim organizar o seguinte quadro da produção, em milhões de kilowatts-hora:

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Produção de 1952	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200	1:200
Vila Nova	20	20	20	20	20	20	20
Belver e Pracana	30	30	30	30	30	30	30
Centrais do Alva	10	10	10	10	10	10	10
Salamonde	20	110	110	110	110	110	110
Cançada	—	—	80	180	180	180	180
Paradela	—	—	—	—	90	240	240
Cabril	—	—	150	300	300	300	300
Bouça	—	—	—	50	110	110	110
Vilar e Tabuço	—	—	—	60	130	130	130
Vale de Madeira	—	—	—	—	80	170	170
Uma central no Douro	—	—	—	—	—	—	410
<i>Total</i>	1:280	1:370	1:600	1:960	2:260	2:500	2:910

Comparando estas capacidades de produção com as necessidades determinadas atrás encontramos os seguintes saldos:

Ano	Capacidade de produção GWh	Necessidades de produção GWh	Saldo GWh
1952	1:200	1:230	— 30
1953	1:280	1:380	— 100
1954	1:370	1:550	— 180
1955	1:600	1:740	— 140
1956	1:960	1:920	+ 40
1957	2:260	2:120	+ 140
1958	2:500	2:350	+ 150
1959	2:910	2:600	+ 310

Estes saldos tocam bem mais de perto a realidade do que os que se calcularam no Plano. Basta notar que, sendo o ano de 1952 um ano de equilíbrio quase perfeito entre a produção hidráulica e o consumo, um saldo negativo de 420 milhões em 1953 teria o aspecto de descontinuidade estranha. Repete-se, porque é importante, que estes números se referem a anos de chuvas médias; em anos secos a capacidade de produção será diminuída.

No quadro anterior, das novas produções, atribui-se à central do Douro a produção de 410 milhões de kilowatts-hora, correspondente a Carrapatelo, por ser o número conhecido e não se querer basear as contas em previsões feitas no ar. Mas a observação dos saldos mostra que, se as previsões se confirmarem, esta central não será suficiente para manter o ritmo necessário após o termo do Plano; ela satisfaz em 1959 e satisfará ainda em 1960 à custa do saldo de 310 milhões, um pouco superior ao crescimento anual naquela época.

Quer isto dizer que, a optar-se por Carrapatelo, haverá provavelmente que começar outra central antes de 1958; mas o problema é longínquo e a incerteza destas previsões já afastadas aconselha a não ir mais longe. Oportunamente se verá. O Douro internacional resolveria melhor este aspecto da questão.

Ao possível erro das previsões que conduziram a este quadro junta-se a irregularidade dos anos hidrológicos; mas as deficiências de produção que venham a manifestar-se temos duas maneiras de as atalhar: reduzir os fornecimentos à electroquímica e pôr em serviço o apoio térmico.

6) O APOIO TÉRMICO. — Mal se haviam começado em 1946 as construções de Castelo do Bode e Vila Nova, que marcaram o início da era

de engrandecimento que hoje vive a electricidade portuguesa, logo os meios técnicos interessados se preocuparam com o problema do apoio térmico, aliás focado na base II da Lei n.º 2.002; e no II Congresso Nacional de Engenharia, reunido no Porto em 1948, foi esse um dos temas de mais acalorada discussão.

Já nessa data dominava a ideia, apoiada em método aproximado de estimativa, de que as centrais térmicas existentes seriam capazes de assegurar o apoio estival aos consumos permanentes até 1956 ou 1957, desde que não afrouxasse o ritmo das construções hidroeléctricas, pelo que se tornaria necessário dispor de nova unidade térmica a partir de 1957 ou 1958.

Talvez como fruto do calor daquela discussão, deliberou a secção de produtores de electricidade da Associação Industrial Portuguesa abalçar-se ao estudo, longo e delicado, daquele apoio térmico em termos rigorosos. Transitou esse estudo para o Repartidor Nacional de Cargas, que o actualizou e acaba de lhe publicar os resultados.

São eles em resumo:

- 1.º Que é indispensável que além das centrais hidráulicas em construção (Cabril, Salamonde e Caniçada) haja nova fonte hidroeléctrica a entrar em serviço em 1956.
- 2.º Que é indispensável dispor em 1957 de uma nova central térmica com potência da ordem de 40:000 kW.

Estas conclusões, que chegam no momento oportuno, mostram que o programa de centrais hidroeléctricas que se anunciou atrás (n.º 5) deve ser cumprido, não só para satisfazer em ano médio os consumos previstos, como se indicou, mas ainda para cobrir esses mesmos consumos em ano seco com a ajuda das térmicas existentes. É certo que, ainda que se cumpra o programa indicado, as indústrias electroquímicas serão fortemente afectadas, ou até totalmente cortadas, em ano muito seco; mas se o programa se não cumprir, as restrições estender-se-ão ainda aos consumos permanentes. E voltaremos ao panorama de 1949, que atrás afloramos.

Pelo que se refere à nova central térmica, pensamos que uma unidade prevista para a montagem inicial de um grupo de 40:000 kVA (cerca de 35:000 kW), com possibilidade de ampliação futura, resolverá o nosso problema por alguns anos.

Para que esta central possa estar apta a prestar serviço nos primeiros meses de 1957 dispostemos exactamente de quatro anos na altura

em que o Plano entrar em execução; como este período não é folgado para o volume de estudos, construções e montagens que haverá que fazer, tem-se como prudente não demorar a outorga da concessão.

Parece unânimemente aceite que a sua instalação se faça junto do Douro, próximo da zona carbonífera, para utilizar os combustíveis pobres da região com o mínimo de transportes, mas julga-se oportuno chamar desde já a atenção para um pormenor que se esboça com tendência talvez inconveniente. Tem-se ventilado a ideia de entregar a concessão da nova central térmica a uma das empresas mineiras; é discutível, porém, se esse caminho é de aconselhar, em vista da natureza peculiar do serviço que se pretende.

Às minas interessa fundamentalmente colocar o carvão, o que se consegue igualmente qualquer que seja o concessionário; mas como a central, sendo de apoio estival, terá uma utilização muito má e muito irregular (em alguns anos não chegará mesmo a trabalhar), será difícil convencer o seu concessionário a aceitar essas onerosas condições de exploração, se ele próprio não for interessado nisso. É o caso da indústria eléctrica; qualquer entidade interessada na indústria de produzir, transportar ou distribuir energia, se for a concessionária, terá sempre vantagem em aproveitar ao máximo a energia hidráulica disponível e explorará a térmica como necessidade, e não como negócio, só recorrendo a ela em caso de estiagem. É este, aliás, o caminho mais próximo da doutrina da lei. Pelo contrário, um concessionário estranho (mineiro ou outro) fará tudo para conduzir a exploração no sentido do mínimo preço de custo, isto é, no sentido da exploração regular e contínua; a central transformar-se-á em fonte de serviço permanente, e haverá então que montar outra unidade térmica para o apoio estival, porque os dois serviços não são acumuláveis. Em vez de uma térmica passaremos a ter duas — e os correspondentes encargos de estabelecimento.

É ainda para notar que a instalação da central na bacia duriense tem por objectivo facilitar a saída de carvões pobres de todas as minas em exploração naquela área; não parece razoável conceder essa facilidade a uma única empresa mineira.

A justificar a solução proposta aponta-se ainda a vantagem de utilizar o alternador como compensador síncrono, quando tal convier à regulação da tensão na rede.

Quanto à utilização de carvões, entende-se ainda que a central não pode esquecer a necessidade de assegurar um ritmo tão regular quanto possível à saída dos carvões pobres sem outra aplicação, até ao limite de qualidade em que puderem ser queimados (pó, *schlams*, mistos de lava-

gem); isso a levará a ter em parque quantidades avultadas — o que aliás convém à sua função.

Não é possível fazer aqui a estimativa da quantidade a comprar na média dos anos; é preciso que esteja assente o esquema siderúrgico, o novo grande consumidor de carvões, para se poder avaliar o que fica de resíduos que o equilíbrio da exploração mineira aconselharia a queimar.

Uma vez fixado aquele esquema, é indispensável proceder, com a possível brevidade, à planificação e coordenação da produção e consumo dos carvões nacionais, em conformidade com as eventuais aplicações previstas no Plano de Fomento.

Tendo em conta as necessidades mineiras, aponta-se em primeira aproximação como sendo de 150:000 t anuais de carvões pobres a quantidade a queimar anualmente na central, a fim de permittir suficiente produção de carvões de poder calorífico mais elevado, para dar às minas de antracite possibilidades de vida. Seriam, em números redondos, 120 milhões de kilowatts-hora.

Para uma central de 35:000 kW, 120 milhões de kilowatts-hora representam um diagrama de 3:400 horas da potência instalada, o que está dentro da utilização permanente normal, regime inconveniente, como acima se mostrou.

É certo que em ano seco a sua produção deverá andar à roda dos 200 milhões; mas tem-se a impressão de que será difícil atingir a média de 120 milhões. Nem será preciso; alguns processos siderúrgicos permitirão também consumir carvões pobres e miúdos.

Há em presença dois interesses apenas levemente divergentes; entre o equilíbrio das minas e o da electricidade se encontrará certamente um compromisso.

Ao falar-se de apoio térmico não se quer esquecer a possibilidade de recorrer a albufeiras de regularização interanual; mas, ainda que elas existam em boas condições de preço, nada há que deva alterar-se no que se disse quanto à necessidade da central térmica. Uma sólida base térmica é sempre indispensável porque é bem mais segura em período seco do que as albufeiras; a exploração de uma albufeira interanual envolve mesmo uma incerteza que não podemos correr inteiramente a descoberto.

Mas a verdade é que do único projecto, aliás recente, que se sabe estar organizado nesta base (Alvito) não se conhecem os pormenores nem o parecer das estações oficiais competentes; julga-se porém que haveria interesse em não o demorar para que se vão aclarando as ideias sobre este assunto tão controvertido.

7) O TRANSPORTE E A DISTRIBUIÇÃO. — Esta secção só encontra motivos de aplauso em quanto se diz nos n.ºs 4 e 5 do capítulo III do Plano. É bem verdade que não basta produzir energia mas que é necessário assegurar o seu transporte e distribuição.

O calor do aplauso vem de que esta verdade, que é transparente, nem sempre é tida na consideração que merece; repor a verdade em seu justo lugar tem, assim, dobrado valor.

Se recordarmos o que ocorreu na última meia dúzia de anos — e ela reproduz todo o passado — notaremos que das centrais em construção se falou muito, dos órgãos de transporte bastante menos e da distribuição absolutamente nada — isto apesar de na Lei n.º 2.002, de Dezembro de 1944, estes três aspectos serem tratados em pé de igualdade, como merecem e agora se reconhece que deva ser.

O desenvolvimento futuro da rede de transporte obriga a que nos detenhamos uns momentos na sua apreciação.

Quando se definiu a 1.ª fase dessa rede (caderno de encargos da concessão dada à Companhia Nacional de Electricidade, aprovado por Decreto n.º 36.286, de 17 de Maio de 1947), fixou-se a tensão de 150 kV, unânimemente reconhecida como a mais conveniente, e como tal se tem mostrado. Para esta tensão se construíram as linhas e subestações, e a ela se ajustam perfeitamente todos os sistemas produtores até agora encarados: Zêzere, Cávado, Távora, Côa e Douro nacional na parte de jusante. Na subestação do Zêzere ficaram previstas as entradas de linha a 150 kV vindas de Cabril e Bouçã e na subestação de Ermezinde previram-se igualmente, à mesma tensão, a chegada da segunda linha do Cávado, já em começo de construção, e três chegadas do Douro (por hipótese, para Carrapatelo, Távora e Côa).

Mas para as centrais do Douro internacional, e mesmo para as do Douro nacional mais próximas da fronteira, é legítima a dúvida sobre se a tensão de 150 kV será no futuro a mais económica ou se, pelo contrário, o transporte da sua energia não deverá fazer-se a tensão mais elevada, porventura a 230 kV, que é o valor normalizado imediatamente superior. Na realidade, trata-se de um núcleo de centrais de elevada potência, com uma produção que não andarão longe de 2:500 milhões de kilowatts-hora, muito afastado dos principais centros de consumo, que se situam na faixa litoral, Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Abrantes, Santarém, Lisboa e Setúbal. Do Douro internacional ao Porto são 200 km e a Lisboa 400.

Quer isto dizer que, sob o ponto de vista restrito da coordenação da rede, Carrapatelo seria mais lógico do que o Douro internacional; mas

pode haver razões, e porventura há, que levem a inverter a ordem de precedência.

Evidentemente, se pensarmos numa só central do Douro internacional, nada impede que a sua energia seja escoada para o litoral a 150 kV, entrando em Ermesinde nos painéis vazios que lá existem; mas como temos que olhar em conjunto todo esse troço do Douro e mais uma ou duas centrais a jusante de Barca de Alva, e há que dar unidade a este importante sistema, que será uma realidade em quinze ou vinte anos (para isso serve a planificação), devemos desde já encarar as necessidades do conjunto, e não apenas da parte inicial.

Se os estudos a fazer confirmarem a suspeita de que se justifica o emprego de tensão superior a 150 kV, haverá que traçar desde já novo plano de linhas e subestações, para não fazermos obras ao acaso. Ficaremos assim a ter uma super-rede, o que é uma evolução técnica perfeitamente normal; só fica a impressão de que vem um pouco antecipada, com os inerentes encargos.

O Douro internacional, visto sob este ângulo, toma o aspecto de uma obra que vem cedo de mais; mas admite-se, como se disse no n.º 4, que as suas virtudes justifiquem a antecipação. O que se recomenda é que qualquer decisão sobre o Douro, baseada nas suas vantagens próprias, não esqueça esta faceta, para que não venham de futuro manifestar-se surpresas quanto aos encargos da rede.

A alguns ocorrerá perguntar se a causa deste pequeno desacerto está na antecipação do Douro internacional ou na circunstância de se ter adoptado na rede existente uma tensão erradamente baixa. Esclarece-se que a observação não é procedente; adoptar uma tensão mais alta teria sido um encarecimento considerável sem nenhuma vantagem, visto que, salvo este conjunto de quatro ou cinco centrais do extremo Nordeste, nada mais neste país justifica tensão superior a 150 kV.

Mesmo para este conjunto não se faz nenhuma afirmação; levanta-se a tempo um problema que merece ser estudado.

As justas referências feitas no Plano ao baixo nível do nosso consumo específico e à reduzida percentagem de freguesias electrificadas em grande número dos nossos distritos (mais vincadamente nas províncias de Trás-os-Montes e Baixo Alentejo) repetem o que já se disse no relatório da proposta de lei acerca da electrificação e que esta Câmara apreciou no seu parecer de Agosto de 1944. Agora, como então, a Câmara emite o voto de que se procure recuperar sem demora este atraso, que parece resultar mais de se não ter pensado nele do que da falta de fundos para o remediar.

A respeito dos números estatísticos citados no Plano para prova do nosso baixo consumo, deseja-se frisar que o quadro com que fecha o n.º 1 pode ter, e efectivamente tem tido, erradas interpretações. Na realidade, comparam-se nele os consumos específicos de alguns países da Europa em 1949 com o que deverá haver em Portugal em 1958; mas tal comparação só teria significado se apenas nós progredíssemos e os outros se mantivessem parados, como a constituir para nosso uso um nível fixo de referência. Mas tal não sucede; todos os outros países aumentam os seus consumos em proporções semelhantes às que prevemos para nós, e alguns até mais aceleradamente. Recordando que o crescimento médio mundial de 7 por cento ao ano equivale à duplicação em dez anos e que os países que se tomaram para termo de comparação marcham todos, ou quase todos, acima dessa média, teremos de reconhecer que os seus consumos específicos em 1958 serão, pelo menos, duplos dos que figuram no quadro; a nossa posição de cerra-fila dos países da Europa (com excepção de um ou dois países dos Balcãs) continuará a manter-se nas proporções presentes.

Isto é escrito para aqueles que tenham tendência a ver no que se projecta e no que esta secção propõe um exagero de construções desproporcionado à normal evolução de um país europeu de 9 milhões de habitantes.

Manifesta-se, pois, esta secção favoravelmente ao princípio de que o Estado se interesse pelo crescimento e melhoria das redes de distribuição em alta e baixa tensão, como meio de estimular a actividade industrial e de tornar menos desconfortável e até menos dura a vida no campo.

Não se refere, porém, o plano à forma como será concedido o auxílio à distribuição. Não interessa levantar o problema quanto à produção e ao transporte porque as regras seguidas depois que se deu cumprimento à Lei n.º 2.002 são suficientemente conhecidas. Mas na distribuição não há precedentes, salvo quanto aos subsídios do Fundo de Desemprego; os princípios daquela lei em matéria de auxílio às redes de alta ou baixa tensão nunca se aplicaram.

Se se supõe que não são bons basta que se definam outros e que se proceda de acordo com eles; o que a Câmara Corporativa não julga de aceitar é que se passe a distribuir subsídios às redes rurais com a sua organização — melhor se diria desorganização — actual: centenas de pequenas redes deficientes, alimentando apenas algumas dezenas ou poucas centenas de consumidores, passando vida de privações ou de miséria, sem técnica nem possibilidade de a ter, sem um funcionário que saiba ao menos preencher correctamente um boletim estatístico.

É preciso reformar esta proliferação de pequeníssimas actividades, nascidas sem lei na tendência natural das populações de criar um serviço cuja falta sentiam e que ninguém tomava a seu cargo. Sem isso, o dinheiro que se gaste é um sacrifício que não brilha, que não tem o rendimento que uma mecânica mais perfeita lhe poderia dar. Melhorar uma rede não se consegue fazendo pequenas obras em cada freguesia, como sucede nos melhoramentos rurais, porque o fontanário de uma povoação é independente da pavimentação do caminho na aldeia vizinha; mas as diversas redes locais ligam-se entre si numa rede só, têm problemas comuns e características interdependentes, e uma acção de fomento só é eficaz quando se exerce com unidade de vistas e de acção, com carácter regional mais ou menos extenso.

Ainda a respeito de distribuição não pode a secção da Câmara deixar de se referir à diversidade dos regimes tarifários da electricidade. Em cada concessão há seu sistema, em cada lugar há sua tarifa, nalguns casos até em cada consumidor, sem que se perceba no conjunto a obediência a uma regra. A igualdade constitucional dos cidadãos perante a lei, representada aqui pela igualdade legal dos consumidores perante a tarifa, não é cumprida com o rigor que se faz mister.

Quando aqui ou além se levanta uma voz, resolve-se aquele caso consoante as conveniências de momento; mas desejar-se-ia, em vez disso, a acção de um órgão permanente que distribuísse justiça, unidade e actualidade, para nos conduzir em poucos anos ao nível dos países há longo tempo organizados, onde um ajustamento tarifário não cria problemas políticos e onde, salvo nos casos especiais, as tarifas não se discutem com os consumidores: aplicam-se simplesmente, porque são conhecidas e emanadas de um órgão autorizado.

A Lei n.º 2.002 fixou doutrina acerca dos regimes tarifários; que se aplique essa ou outra, mas que se aplique alguma.

Resolver o problema do apoio térmico, de que falámos atrás, não é só construir a nova central térmica. É também definir as condições do seu funcionamento e é, principalmente, elaborar o estatuto da marcha de todas as térmicas pertencentes às empresas de distribuição e capazes de colaborar de forma eficiente no apoio estival da rede, de maneira que num ano seco o Repartidor Nacional de Cargas possa determinar o arranque de uma unidade (a mais conveniente para o caso que se apresentar) e que esse arranque se faça como um trabalho de rotina, sem reacções, sem que tudo se complique na discussão de quem paga o excesso da despesa.

Estes assuntos de orgânica, que esperam quem se debruce sobre eles, não estão em causa, porque apenas se discute um programa de obras; por

isso a Câmara Corporativa não entra no pormenor de tão interessantes problemas, mas não quer deixar de os aflorar, para com a expressão do seu voto atrair sobre eles a superior atenção do Governo.

8) A ELECTRIFICAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO. — Pareceu à Câmara que a discussão do problema da electrificação dos caminhos de ferro teria mais ajustado lugar no capítulo da energia eléctrica do que no das comunicações e transportes, porque, embora se trate de matéria de transportes, é no quadro da produção e distribuição de energia que se localiza a principal dúvida que parece apresentar-se a seu respeito. Este o motivo por que aqui se intercala este n.º 8.

A participação dos caminhos de ferro, e em particular da sua electrificação, no Plano que se discute é modesta. Poucas palavras lhe dedica o relatório do Plano e poucas mais lhe consagram os elementos subsidiários que foram apensos; e desta síntese, que impressiona pela brevidade, é-se levado a pensar que a electrificação dos comboios não teve, durante a estruturação do Plano, o ambiente que merece.

Quando a electrificação ferroviária alastra por toda a Europa como a mais perfeita solução que a técnica actual conhece; quando citar os países que activamente a instalam seria escrever a lista das nações do velho mundo; quando a sua virtude a leva não só a conquistar os países de energia hidroeléctrica como a Suíça, a Suécia, a França, a Itália ou a Espanha, mas ainda os países exclusivamente hulheiros como a Inglaterra, a Bélgica, a Holanda ou a Polónia; não faria sentido inscrever neste Plano a electrificação de 28 km de uma linha suburbana de Lisboa, linha que poderia ser — e é assim em tantas capitais! — um simples prolongamento da rede urbana.

A suspeita, de que o Plano se faz eco, de que não haveria energia suficiente para uma electrificação adequada deve ter sido a origem da limitada extensão que se previu para esta obra: a linha de Sintra.

Mas a falta de energia não passa felizmente de um receio mal fundado; e é curioso registar que não é um receio original. Quando em França, após a última guerra, a Société Nationale des Chemins de Fer retomou o seu vasto programa de electrificação, dando começo a um plano decenal de 2:074 km de via dupla ao mesmo tempo que as destruições e dificuldades derivadas do conflito tornavam difícil abastecer a rede, alguns acharam insensato que se criasse este novo consumo, que reputavam incomportável.

Mas a resposta, lá como cá, não é difícil. A Suíça, o país da Europa que tem a sua rede inteiramente electrificada, consome em tracção eléc-

trica 1:000 milhões de kilowatts-hora, que representaram em 1951 apenas 9 por cento da produção total; a França, com os seus actuais 4:600 km. electrificados, consumiu naquele ano 1:460 milhões, que mal atingiram 4 por cento da produção; e entre nós, numa 1.^a fase, a electrificação mínima que esta secção propõe, que abrangeria as linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento (uns escassos 140 km. de via dupla), não consumiria mais de uns 34 milhões, na melhor hipótese lá para o ano de 1956, porque não se deve ir muito depressa, pela razão que adiante se aponta. Não se diz isto para demorar; diz-se porque é prudente, como o foi o que dissemos a respeito da central no Douro; e sabe-se que a prudência só é virtude quando é oportuna.

Este consumo de 34 milhões não chegará a 2 por cento da produção prevista para aquele ano; como nessa data se conta, pelo que atrás se viu, começar a ter folga na produção, e 2 por cento está imensamente abaixo do possível erro das previsões, não é difícil deduzir a inconsistência do asserto que se comenta. A tracção eléctrica é sempre modesta consumidora, por muito que às pessoas desprevenidas dê a impressão do contrário. O consumo da nossa linha de Cascais é da ordem de uns magros 5 milhões de kilowatts-hora por ano.

Explicado, sem admissão de contradita, que há energia para electrificar, torna-se necessário esclarecer, porque o não foi ainda, que vantagens se podem esperar desse empreendimento.

Tentar uma coordenação de transportes à força de regulamentos sem melhorar o caminho de ferro é uma quimera. É esta a doutrina da Lei n.º 2.008; daí uma primeira necessidade de electrificar.

Comecemos pelas nossas duas grandes cidades. A primeira vantagem que salta à vista é acabar com os fumos nos túneis de Lisboa e Porto, o que ainda concorre para a conservação do material; e por outro lado, em todo o transporte, mas principalmente no transporte de arrabalde, a vantagem para o passageiro de não ter de sujar as mãos ou a cara é geralmente apreciada. Se ao mesmo tempo pensarmos que neste transporte é socialmente necessário torná-lo cómodo e rápida, para que a população se habitue a irradiar da cidade, só na tracção eléctrica encontraremos as acelerações necessárias para harmonizar a rapidez da viagem com o grande número de paragens e para obter a intensificação de número de circulações. A nossa linha de Vila Franca é hoje o exemplo acabado de um mau serviço de arrabalde; o que espanta é que ainda tenha passageiros.

Há, por cima de tudo isto, um factor psicológico que não se pode esquecer: tracção eléctrica é, no subconsciente do povo, sinónimo de civi-

lização; a tracção eléctrica atrai o passageiro. A linha de Cascais, onde a tracção eléctrica começou no princípio de 1927 e onde o acréscimo médio anual do número de passageiros era nessa época de 190:000, registou naquele ano o acréscimo de 938:000.

Até aqui as razões que militam a favor da electrificação das linhas suburbanas de Lisboa e Porto; e, se não se aproveita a ocasião de defender que, pelo menos as primeiras, bem justificam alguns complementos, é só para não se ser acusado de fazer castelos na areia.

Feita aquela electrificação, impõe-se estender o sistema à linha Lisboa-Porto, a principal artéria da nossa rede, porque assim se prolongará a obra já começada nas extremidades e se terá um conjunto unificado em que a electrificação mostra as suas vantagens.

Acumula-se neste conjunto quase 50 por cento do tráfego ferroviário português — parcela que libertará a Nação de comprar por ano 75:000 contos de combustível estrangeiro e se libertará a si própria da contingência do seu abastecimento. Por outro lado, há muito se tem dito e repisado que o tráfego nesta parcela da rede, onde se concentra uma densidade de consumo de carvão acima de 300 t por quilómetro e por ano, é superior à média de alguns países de electrificação florescente com os métodos até hoje clássicos: corrente contínua a 1:500 ou 3:000 volts e corrente monofásica a 15:000 volts, 16 2/3 Hz.

Mas um recente progresso técnico se apresenta hoje como esperançosa promessa capaz de reduzir os custos de transporte na tracção eléctrica, pela diminuição da despesa de 1.º estabelecimento: a tracção por corrente monofásica a 50 Hz com tensões de 20 a 30 kV. Alarga-se assim o âmbito da electrificação proveitosa a linhas de tráfego cada vez menor; aumenta a segurança com que se investe o dinheiro em obras que já seriam úteis com as soluções clássicas, e afasta-se a hipótese de que ressuscite o velho do Restelo

Três vezes a cabeça ^{...meneando} descontente.

Começada pelos Alemães em 1936, na linha de Höllental, continuada a seguir à guerra pelos Franceses, que lhe deram notável impulso, esta nova técnica já hoje desperta o interesse dos Estados Unidos, da Inglaterra, da Itália e da Rússia, que ensaiam ou se preparam para ensaiar instalações deste tipo no seu território.

Em França foi tão seguro o êxito da primeira linha, de Aix-les-Bains a Roches-sur-Foron, que uma nova linha de pesado tráfego com cerca de 300 km (Thionville-Valenciennes) começa em montagem pelo novo sistema para estar pronta dentro de dois anos.

O receio de que pesadas cargas monofásicas perturbassem o equilíbrio de tensões da rede geral trifásica, diminuindo a qualidade do serviço desta, começa a desfazer-se com os ensinamentos da experiência francesa; e embora a rede portuguesa, pelo valor ainda pequeno da sua potência de curto-circuito, seja particularmente vulnerável a esse efeito, a pequena potência que, por seu lado, a tracção vai exigir, as regras técnicas de defesa já conhecidas e a possibilidade de um ensaio prévio num analisador de redes já nos deixam olhar com tranquilidade para a possível solução monofásica.

É conhecido como algumas administrações de caminhos de ferro electrificados fazem o elogio desta forma de tracção; é sabido que em algumas redes as economias de cinco ou seis anos de exploração pagaram todo o encargo de 1.º estabelecimento; e é intuitivo que só uma real vantagem pode levar aos programas que metódicamente se sucedem em muitos países da Europa. A corrente monofásica à frequência industrial, se se firmar, como se espera, virá a ser mais um factor de vitória da tracção eléctrica.

E é chegada a altura de enumerar a virtude mais saliente da nossa electrificação ferroviária. Temos um *deficit* na exploração das vias férreas; poderá dizer-se que muitos se queixam do mesmo, mas há que distinguir a posição dos que exploram deficitariamente mas mantêm um serviço esplêndido em velocidade, comodidade e número de circulações (Inglaterra, França, Itália) e aqueles que, como nós, acumulam o *deficit* com um serviço inferior. Entre Lisboa e Porto há um «rápido» por dia e mais um três vezes na semana; tudo o mais é na proporção.

Anda-se afanosamente a combater o *deficit*, em parte com economias que não melhoram a qualidade do serviço; e não pode passar-se em silêncio sobre a única solução efectivamente construtiva. Nunca ninguém construiu não fazendo algo de novo; não parece provável reanimar a nossa rede mal equipada, em cuja vida se adivinha a sombra de um fatalismo que entorpece, com a simples operação de cortar verbas no orçamento; há que fazer alguma coisa de mais rasgado.

É por tudo isto que, antes de se ter espalhado a ideia desencorajante de que não haveria electricidade, não pode ter estado nas intenções iniciais do Plano uma 1.ª fase de electrificação limitada a Sintra; e a prova está em que o relatório anexo faz referência à possível extensão dessa 1.ª fase até ao Setil. Em boa verdade, a electrificação não consiste em pôr umas automotoras eléctricas na linha de Sintra, porque isso seria, quando muito, um problema turístico de Sintra, e não um problema ferroviário.

O que é ferroviário é a electrificação como fomento, aquela que me-

lhora o serviço e saneia as contas; é electrificar todo o tráfego dos arrabaldes de Lisboa e Porto e a linha entre as duas cidades, pelas razões de densidade que já se apontaram. Mas não tem faltado quem defenda que tendo a linha do norte um pouco menos de tráfego no troço central entre o Entroncamento e Aveiro se deveriam limitar aí as electrificações partidas de cada cidade.

Há nisto um erro de técnica. Por um lado, sendo esse troço o mais acidentado da linha, é aí que a electricidade permite, com mais folga, o aumento de velocidade e a economia de combustível; por outro lado, a electrificação só mostra toda a sua utilidade quando às economias de combustível se somam outras economias que valem, pelo menos, tanto como aquelas: pessoal, conservação, maior utilização do material. É dos livros que uma locomotiva eléctrica faz o serviço de duas ou três locomotivas a vapor.

O fraccionamento da tracção eléctrica, obrigando a parques intermédios de locomotivas, com o respectivo pessoal, e encurtando o trajecto de cada máquina, com o que lhe aumenta os tempos perdidos, faz desaparecer inteiramente este género de economias. É solução a abandonar.

Em resumo, esta Secção perfilha inteiramente o programa de electrificação a longo prazo que se enuncia no relatório anexo ao Plano: Lisboa-Porto, Lisboa-Sintra, Porto-Póvoa e Porto-Braga. A única diferença reside em que, afastado o receio da falta de energia eléctrica, tudo aconselha que a 1.^a fase, considerada neste Plano, se estenda a Sintra e ao Entroncamento.

Quanto à 2.^a fase, executada para além do próximo sexénio, e que prevemos começada pelo arrabalde do Porto (Póvoa, Braga e cintura) e estendida para sul até ao Entroncamento, não vale a pena fazer-lhe o elogio: a experiência de Lisboa será o seu melhor incentivo.

Considera-se que a 1.^a fase poderá estar em serviço por 1956 ou 1957, e nunca antes, para termos tempo de arrumar as ideias, ainda um pouco em alvoroço, e de aproveitar os estudos presentemente em curso nos Estados Unidos e França, sobre o melhor tipo de locomotiva para o novo sistema de corrente — se for este o que viermos a adoptar.

E a locomotiva *Diesel*? — perguntar-se-á.

Não se tem conhecimento de nenhum país da Europa Ocidental onde se tenha entregue à tracção *Diesel* o serviço das linhas mais importantes. Parece que nessa matéria precisamos de ser cautelosos, porque a falta de gasóleo, que não está na nossa mão impedir, imobiliza sem recurso o motor de combustão interna.

É certo que em todos os países se sente, como entre nós, a economia

de combustível do motor *Diesel* em relação à máquina de vapor, que, instalada numa central, pode atingir rendimentos termodinâmicos de 25 ou 26 por cento, ao passo que numa locomotiva, despojada de certos aperfeiçoamentos por força da sua natureza móvel e por imposições de dimensão e peso, não vai além de 6 ou 7 por cento. Por isso mesmo, em todos os países a tracção *Diesel* se tem desenvolvido: em automotoras para o transporte de passageiros em número reduzido, em locomotivas para linhas secundárias e em tractores para manobras. Mas em linhas acima de certo tráfego — e é o caso que estamos considerando — a electricidade, além de sua garantia de abastecimento, leva de vencida o motor *Diesel* em matéria de preço de transporte.

Não é difícil entender porquê. O menor custo de uma locomotiva eléctrica em relação a uma *Diesel* eléctrica da mesma potência, o seu melhor rendimento, o seu menor encargo de conservação, que implica, consequentemente, menor tempo de immobilização na oficina — são factores que nas linhas de grande tráfego, onde haja necessidade de muitas locomotivas, têm peso bastante para contrabalançar vantajosamente o encargo das instalações fixas da electrificação.

Pelo que nos respeita, esta secção levanta até a dúvida sobre se não iremos exagerar a solução cómoda do *Diesel* e se amanhã, feita a electrificação que se aponta, não iremos a lamentar ter locomotivas a mais; o Plano prevê a intensificação da compra de locomotivas *Diesel* por força da verba de 100:000 contos destinada a reequipamento.

Parece depreender-se do relatório anexo ao plano que os 300:000 contos nele atribuídos a caminhos de ferro se repartem em três parcelas iguais pela electrificação, pelo reequipamento e pela renovação da via. De acordo com o que ficou exposto, a verba destinada a electrificação é manifestamente insuficiente; há que contar para a 1.^a fase com um dispêndio da ordem de 550:000 contos para instalações fixas e material-motor, se se utilizar a corrente contínua a 3:000 volts — importância que, sem dados muito seguros, poderemos supor reduzida a cerca de 400:000 contos se se mostrar aconselhável a corrente monofásica à frequência industrial.

9) AS DESPESAS. — Parece unânimemente aceite que o abastecimento de energia eléctrica em termos de satisfazer sem restrições o consumo do País é elemento essencial de progresso e conforto.

Mas este programa, a que é necessário dar prioridade, não cabe, pelo que se refere à produção hidráulica, dentro da verba de 1.590:000 contos que o Plano lhe consigna. Mas esta secção não hesita em propor o aumento desta importância, não só porque as verbas do Plano não correspondem

ao custo de algumas obras propostas, mas ainda porque se trata de trabalhos inadiáveis e que remuneram com a maior segurança os capitais neles investidos.

São cinco as razões do aumento:

- 1.^a A importância destinada à central do Douro, como já se viu, é de 150:000 contos inferior às estimativas oficiais que, porventura, não serão muito folgadas;
- 2.^a A importância atribuída à central do Cabril é cerca de 50:000 contos inferior ao custo real provável;
- 3.^a A importância atribuída às centrais de Salamonde e Caniçada é inferior em cerca de 90:000 contos ao custo real provável;
- 4.^a A substituição da central de Carrapatelo, por Paradela e Bouçã, pela necessidade de antecipar a entrada em serviços de novas unidades, traz um aumento de 120:000 contos, mas traz também o aumento de 100 milhões de kilowatts-hora de energia permanente;
- 5.^a A necessidade de executar dentro do Plano uma central que só virá a trabalhar fora dele, e que suporemos ser Carrapatelo, por não haver outro número, implica um aumento de 430:000 contos.

As despesas a prever com os novos aproveitamentos hidroeléctricos nos seis anos do Plano, segundo as estimativas oficiais, considerando aí incluídas as verbas gastas até ao fim do ano corrente em Cabril, Salamonde e Caniçada, são as seguintes:

	Contos
Cabril	500:000
Bouçã	180:000
Salamonde }	480:000
Caniçada }	
Paradela	370:000
Vilar e Tabuaço	200:000
Vale de Madeira	270:000
Douro	430:000
	<hr/>
<i>Total</i>	2.430:000
	<hr/>

Quanto ao apoio térmico, e fixada a potência de 40:000 kVA atrás proposta, talvez se possa reduzir para 170:000 contos a verba necessária.

Na rede de transporte nada se oferece dizer quanto às verbas propostas, que parecem razoáveis, mesmo considerado o plano de centrais que se esboçou acima, visto que, como se indicou, as centrais de Paradela e Bouçã são pouco exigentes quanto a novas linhas, e essa é uma das suas virtudes. Mas se em vez de Carrapatelo vier a decidir-se a construção, para entrar em serviço em 1959, de uma das centrais do Douro internacional, então a verba atribuída à rede de transportes é insuficiente. Se se mantiver a tensão de 150 kV, o maior comprimento de linhas em relação a Carrapatelo para a ligação a Ermesinde será de 300 km ($2 \times 200 - 2 \times 50$), o que dará um aumento de custo de 90:000 contos; se houver que recorrer a tensão mais elevada, não tem esta secção elementos para fixar um número, porque este dependerá do esquema que se adoptar.

Nas redes de grande e pequena distribuição nada se propõe que altere as verbas do Plano, embora se repute que elas não são folgadas para o que se deveria fazer; mas, em vista do aumento que as circunstâncias obrigam a fazer na produção, não sobra ânimo para elevar esta parcela.

Em resumo: as verbas que supomos necessárias para o programa de electrificação (não abrangida a electrificação ferroviária, que vai incluída na verba de transportes), e supondo que do Douro se faz a central de Carrapatelo (do Douro internacional não se sabe o custo das centrais), são as seguintes:

	Contos
a) Produção hidráulica	2.430:000
b) Apoio térmico	170:000
c) Rede de transporte	200:000
d) Rede de pequena distribuição	200:000
e) Rede de grande distribuição	240:000
	<hr/>
<i>Total</i>	3.240:000
	<hr/>

Desta importância estão gastas até à presente data nas obras do Cávado, do Zêzere e na ampliação da rede de transporte as verbas seguintes:

	Contos
Cávado (Salamonde e Caniçada)	140:000
Zêzere (Cabril)	150:000
Rede de transporte	10:000
	<hr/>
<i>Total</i>	300:000
	<hr/>

Para se avaliar como é modesta a parcela que fica consignada para distribuição, citam-se as verbas do plano francês 1946-1950 (plano Monnet) relativas à electricidade, das quais interessa apenas apreciar o valor relativo:

	Milhões de francos
Produção hidráulica e térmica	103:000
Transporte	15:000
Distribuição (grande e pequena)	80:000

Mas a secção reconhece que, na impossibilidade de aumentar os números, já seria um avanço sensível se na vigência deste Plano se resolvessem, ainda que parcialmente, as situações dolorosas do Algarve, Baixo Alentejo e Trás-os-Montes, há tantos anos em suspenso, e se efectuassem alguns complementos nas redes já existentes. No Plano que se seguir a este se retomará ponderadamente o assunto, segundo os números e ideias da época.

A secção de Electricidade e combustíveis da Câmara Corporativa regozija-se com o impulso que a execução do Plano virá trazer à electrificação do País e dá-lhe o seu acordo com as alterações propostas neste parecer.

Refinação de petróleos

A ampliação da refinaria de petróleos de Cabo Ruivo, de que se ocupa o capítulo V do Plano, é uma obra a que o extraordinário aumento de consumo não consente demoras e que arrastou consigo a execução de melhoramentos há vários anos reclamados.

De facto, vem de longe o conhecimento de que a nossa refinaria, independentemente da sua capacidade de produção, necessitava de certo equipamento suplementar para melhoria da qualidade dos seus produtos, mas só agora, quando o aumento de capacidade se tornou premente, essa necessidade antiga vai encontrar satisfação em companhia da necessidade moderna.

A urgência de ampliar a capacidade de tratamento de ramas é indiscutível; o aumento de consumo do País em destilados do petróleo, que passou de 200:000 a 650:000 t entre 1939 e o ano findo; a perspectiva que se oferece de novo aumento nos anos futuros, embora em ritmo menos intenso; a actividade de construção e ampliação de refinarias que vai por toda a Europa, como forma de conseguir maior elasticidade na satisfação dos mercados e de poupar divisas pela preferência na compra de ramas

em vez de destilados—tudo isto torna evidente a necessidade de aumentar, como se propõe, para 1 milhão de toneladas a capacidade de tratamento.

O aumento de consumo dos derivados do petróleo, que atinigu na Europa a média de 18 por cento ao ano a partir de 1948 e que se espera continue nos anos próximos ao ritmo de 9 por cento, só tem paralelo no aumento de consumo da electricidade. Num e noutro caso as instalações de produção e distribuição têm a característica de indústrias sempre incompletas: mal se acaba uma fase de ampliação, começa a ser oportuno pensar na seguinte.

Até quando poderá ser assim? Na electricidade não se lhe vê limite; embora em alguns países do centro da Europa já esteja equipada cerca de metade da potência hidroeléctrica possível, há vastos recursos noutras regiões, há o carvão, que é ainda abundante, há as marés e o calor da água do mar e haverá a energia atómica, a dar-nos electricidade através do ciclo térmico, a via pela qual hoje se encara a sua utilização industrial. Quanto ao petróleo, são mais difíceis e mais reservados os prognósticos; os produtos de síntese serão, porventura, um dos caminhos do futuro, mas nada indica que esteja para breve uma quebra na capacidade de extracção do petróleo natural.

Segundo as condições do seu alvará, a Sacor, concessionária da refinaria, só tem direito a metade do consumo do País, o que pode fazer supor que a ampliação proposta é excessiva; mas as coisas orientam-se no sentido de se destilar em Portugal parte dos artigos que formam a outra metade, e há negociações em curso para a destilação de 250:000 t anuais por conta de uma sociedade francesa.

Quanto ao equipamento suplementar incluído no Plano (unidade de *cracking*, refinação de destilados, oxidação de asfalto e instalações acessórias), que, como acima se diz, há muito fazia sentir a sua falta e que constitui uma actualização da refinaria, só tem esta Câmara de se regozijar com a decisão agora tomada.

Nas suas novas instalações a refinaria vai poder dosear as percentagens obtidas de cada tipo de produto, de acordo com a capacidade de absorção do mercado, evitando o excesso de produtos pesados que se tem verificado; passa a melhorar as qualidades dos seus artigos, permitindo, nomeadamente, remover do petróleo iluminante e dos óleos combustíveis ou lubrificantes certos produtos nocivos (hidrocarbonetos aromáticos, hidrocarbonetos não saturados, substâncias asfálticas, etc.); permite aumentar o poder antidetonante da gasolina, com o que abre caminho para o aumento do índice de octano da gasolina de turismo de 72 para 75, quando tal for reputado necessário, de acordo com a tendência que se es-

boça; passa a produzir uma gama de solventes e de combustíveis para fins especiais, que hoje não produz; e dá-nos um volume apreciável de gases, podendo servir de combustível ou de matéria-prima para outras indústrias, nomeadamente a dos azotados.

Num ponto, que seria interessante conhecer, se mostra omissa o relatório do Plano: no estado actual das pesquisas de petróleo no nosso país. Não tem sido das mais felizes a história deste empreendimento, que começou em 1938, e fica-se sem saber se o silêncio que o tem rodeado nos últimos anos é sinal de rumo seguro ou de regresso à confusão em que já viveu.

Termina a secção de Electricidade e combustíveis da Câmara Corporativa dando o seu inteiro acordo à ampliação e modernização da refinaria de Cabo Ruivo.

Azubos azotados

1) A posição actual

Está fora de discussão o interesse que representa para qualquer país a indústria dos azotados, e o propósito, evidenciado no Plano, de acrescentar o equipamento de tal indústria encontra nesta secção pleno assentimento. Só o pormenor poderá levantar divergências de opinião.

De facto, a indústria dos azotados, tal como hoje se encontra equipada (não esquecendo que 1952 foi o seu primeiro ano de laboração), está ainda longe de satisfazer as necessidades do País. Se excluirmos a cianamida cálcica, que não é obtida a partir do amoníaco e cuja fábrica ainda está em montagem, encontraremos que foi de 144:000 t a importação que se fez em 1951 de sulfato de amónio e nitratos, enquanto as nossas duas fábricas de amoníaco (Estarreja e Alferrarede), dispendo hoje de uma potência eléctrica conjunta de 37:000 kW, são capazes de produzir em sulfato de amónio, supondo um ano de chuvas normais que permita dar-lhes 6:000 horas de utilização anual (ordem de grandeza do máximo que se encontra pela Europa), são capazes de produzir — repete-se — apenas umas 63:000 t. Se, como se espera, estas duas fábricas aumentarem a sua potência de electrólise em 5:000 kW cada uma, a sua produção poderá subir dentro de dois anos, supondo a mesma utilização, para cerca de 80:000 t — 36:000 em Estarreja e 44:000 em Alferrarede —, implicando um consumo de 280 milhões de kilowatts-hora de energia de nove meses. Foi este o número que se considerou nas previsões de consumo da energia eléctrica.

Interessa naturalmente, concluída esta 1.^a fase das duas fábricas, cuidar de novo aumento da sua capacidade de produção, para tirar todo o proveito que pode dar a concentração do fabrico, de que resulta melhor utilização das instalações e maior diluição dos gastos gerais. Esta doutrina é, aliás, válida para todas as instalações industriais, em grau maior ou menor.

Não é prudente, dentro dos seis anos do Plano, isto é, enquanto não estiver em laboração uma central do Douro, pensar no aumento da potência eléctrica destas fábricas além da que ficou indicada, porque as disponibilidades de energia não são muito folgadas. Já no quadro das indústrias-base que figurou no relatório da proposta de lei de fomento e reorganização industrial, de Maio de 1944, se não foi além de 330 milhões de kilowatts-hora como consumo desta indústria. Os nossos recursos não são ilimitados (poderão computar-se em 10:000 milhões entre energia permanente e temporária) e há que contar com outras indústrias electroquímicas ou electrometalúrgicas que certamente não deixarão de se instalar no futuro.

Por outro lado, a escolha do método electrolítico para estas primeiras unidades resultou, além do mérito próprio que analisaremos adiante, do facto de que à data do seu licenciamento não havia outros recursos nacionais conhecidos para produzir hidrogénio e se pretendia, pelas razões que bem se compreendem, dar aos azotados condições de estabilidade de preço e de abastecimento. Mas, dentro destes princípios, não faria sentido que esta indústria dependesse exclusivamente da energia hidroeléctrica, em parte temporária, para a produção do hidrogénio, sabido que a energia disponível é fortemente variável de ano para ano e que as limitações de consumo, quando necessárias, começam em toda a parte pelas indústrias electroquímicas, não só porque são grandes consumidoras e com a sua paragem se consegue o máximo de benefício com o mínimo de perturbação social, mas ainda porque, exigindo a natureza da sua actividade a aplicação de tarifas de energia muito reduzidas, há certa compensação em as tomar como volantes do consumo. Sempre o trabalho da electrólise foi considerado temporário, pela impossibilidade de ser de outra maneira, entre nós como no resto da Europa; e a ideia de preencher este vazio com hidrogénio de outra origem nasceu naturalmente.

Na época em que estes assuntos se ventilaram entre nós só as lignites da Batalha ofereciam condições conhecidas de gasificação, mas a sua pequena quantidade dificilmente justificava o estabelecimento da indústria baseada nelas. Hoje dispõe a técnica de outros recursos, que nos permitem encarar novas soluções: as lignites de Rio Maior, cuja exis-

tência averiguada é de 25 milhões de toneladas, e as antracites durienses, estas ainda com dificuldades técnicas, aliás comuns a todas as antracites. As lenhas, em que se falou muito no início, oferecem também uma técnica duvidosa e têm o inconveniente grave de sofrerem loucas e irreprimíveis flutuações de preço.

Entre as matérias importadas contam-se o carvão de coque, o *fuel-oil* e, como última solução aparecida, os gases de *cracking* da refinaria da Sacor. O coque, o mais clássico gerador de hidrogénio nos países que o produzem, nunca foi considerado nos primeiros projectos, por ser produto de importação e ser mesmo impossível de obter nessa data, porque se estava em plena guerra; mas ainda depois disso ele não tem reunido a unanimidade das opiniões quanto à conveniência do seu emprego. O *fuel-oil*, como a antracite, não é solução habitual, porque o seu êxito ainda não parece seguro na produção de gás de síntese; e acrescem as reservas já formuladas para o coque.

2) O hidrogénio electrolítico

Antes de enunciar a solução que se preconiza quanto ao futuro da indústria dos azotados, é conveniente fixar algumas ideias sobre as virtudes relativas das duas vias de produzir hidrogénio — electrolítica e química —, dado que o hidrogénio químico tem sido algumas vezes apresentado, não como solução prevista para vir oportunamente colaborar na produção de amoníaco, mas como inovação que vem fazer concorrência ao hidrogénio electrolítico. O próprio relatório do Plano não foge a anunciar que ele virá reduzir o preço médio do adubo.

A noção de que o hidrogénio electrolítico é mais caro do que o hidrogénio químico nasceu nos países do centro da Europa e na América do Norte, onde a produção de hidrogénio, pelas condições naturais, é feita quase exclusivamente por via química. O aproveitamento de subprodutos, como gases de fornos de coque, gases de fornos metalúrgicos, gases de refinarias, carvões baratos, resíduos de carvão, etc. — artigos a que se pode atribuir o preço que se quiser, porque são resíduos de outras fabricações com outros objectivos —, e ainda, quando tal se oferece, o aproveitamento de gases naturais, indicam-se como a fórmula lógica de produzir hidrogénio, porque, fora disso, tais matérias para pouco mais servirão do que para queimar; e como a sua aplicação dispensa o quantioso volume de energia requerido pela electrólise, que, onde a electricidade é escassa, se pode, embora em parte, colocar a melhor preço noutros.

usos, nasceu a ideia justa de que o processo electroquímico é uma forma cara de produzir hidrogénio.

Poderemos mesmo acrescentar que em alguns casos é antes uma forma ilógica de o produzir; e por isso, nos países com outros recursos e sem folga de electricidade, a produção electrolítica não excede uma pequena percentagem da produção total. Há mesmo países onde é inexistente (Inglaterra e Bélgica), porque, sendo regiões de produção de energia quase exclusivamente térmica, seria o cúmulo do contra-senso queimar carvão para gerar energia eléctrica e ir com ela decompor a água, o que o mesmo carvão poderia fazer directamente de maneira mais económica.

Vejamos agora até onde é legítimo aplicar estes princípios ao nosso país, neste momento em que nos aparecem dois agentes de produção de hidrogénio francamente canónicos — a lignite de Rio Maior e os gases da refinaria de Cabo Ruivo —, e procuremos saber se, em face destas realidades, a produção electrolítica, se ainda não existisse, seria de excluir do nosso programa.

Lembremo-nos de que os rios portugueses, devido à falta de neves duradouras, têm um regime torrencial — com águas altas no Inverno e Primavera e uma estiagem prolongada no Verão e Outono — sem possibilidade de se compensarem uns aos outros, salvo, porventura, no escasso intervalo de poucas semanas. Essa compensação dá-se, por exemplo, na França e na Itália, onde há rios de regimes diferentes; mas já não se dá na Suíça, onde todas as águas correm das vertentes alpinas.

Resulta daqui que a produção permanente de energia em Portugal só pode fazer-se à custa de fortes regularizações de caudal e resulta ainda que, na generalidade dos anos, há um excedente de energia temporária que não tem outra aplicação além do consumo em indústrias que tolerem funcionamento intermitente, como é o caso das electroquímicas e electro-metalúrgicas ou da bombagem de água para acumulação. O mesmo se dá na Suíça, onde há importantes instalações deste tipo e larga difusão de caldeiras eléctricas de funcionamento temporário; e não se fala da Noruega, que, em matéria de hidroelectricidade a fio de água, se situa num mundo diferente do nosso.

Aparece-nos assim uma matéria-prima nacional (a energia temporária), que, ou se aproveita desta maneira, ou se perde sem recurso.

O preço do hidrogénio, e portanto o do adubo, vão depender do preço da energia eléctrica ou do preço do combustível, consoante o caso; uma instalação de electrólise custa um pouco mais caro que uma instalação de gasificação, mas tem menores despesas de exploração; a instalação de electrólise, embora de trabalho intermitente, atinge utilizações de 5:000

a 6:000 horas da sua potência máxima, e ainda que se admita que a instalação química atinge número superior, há que contar para esta última com depreciação mais rápida, pelo que o peso desta rubrica será sensivelmente o mesmo dos dois lados; e torna-se então claro que há sempre um preço de energia suficientemente baixo que conduz ao mesmo preço de custo do hidrogénio que uma instalação por via química. Concluir, como já se tem feito, que, mesmo com electricidade gratuita, o hidrogénio electrolítico é mais caro, é um resultado que se supõe andar perto do absurdo.

Sucedee, por outro lado, que um dos princípios gerais da tarifação da energia eléctrica é o de que o seu preço se deve adaptar às possibilidades económicas do consumo; e é por isso que se encontra a mesma energia eléctrica tarifada a preços que variam na proporção de 1 para 8 (ou, pelo menos, de 1 para 5), como acontece, por exemplo, entre o 1.º e o 3.º escalões das tarifas domésticas bem estabelecidas.

Dentro deste critério, os preços da energia para a electroquímica são sempre fixados em níveis muito baixos, ao passo que nas instalações por via química a energia é tarifada ao preço normal da força motriz. Este desequilíbrio tem por fundamento o tratar-se num caso de energia permanente e noutro de energia temporária no todo ou em parte, e tem por finalidade equilibrar o preço do artigo que se produz; e se as tarifas de electricidade são estabelecidas com este objectivo é ousado afirmar que um processo é mais barato que outro, tanto mais que em alguns países ambos vivem lado a lado.

Por estas razões, a comparação de preços de custo para efeito da escolha, em cada país ou em cada região, dos sistemas a adoptar para produzir hidrogénio não diz nada quanto aos méritos intrínsecos do sistema escolhido, porque esses preços não são uma resultante natural das virtudes ou defeitos de tal sistema, mas são muitas vezes o fruto de convenções arbitrárias, como aquelas que fixaram o valor das matérias-primas (subprodutos ou energia) feitas com o objectivo de tornar possíveis os diversos métodos de produção; e disso resulta que o critério de escolha do processo é fundamentalmente o de aproveitar os recursos de que se dispõe.

Interessa repetir que o fornecimento de energia à electroquímica a preços muito baixos representaria um pesado encargo para a indústria eléctrica e seria talvez inviável se não trouxesse algumas compensações, que a generalidade das indústrias não dá. Essas compensações residem na boa utilização, no bom factor de potência e, essencialmente, na boa adaptação ao diagrama, permitindo reduções de potência à hora da ponta e a interrupção total nos meses em que não haja disponibilidades. Esta

última vantagem equivale ao que já atrás se disse: aproveitamento de energia temporária, que não serve para mais nada.

Na realidade, a energia temporária tomada por uma indústria electroquímica representa para os produtores um excesso de venda, pois sem tal indústria esta energia seria perdida por falta de comprador; há pois uma receita suplementar que compensa no todo ou em parte qualquer parcela de energia permanente que seja fornecida a baixo preço, juntamente com a temporária; e, por isso, esta venda às electroquímicas nem é tão ruínosa como à primeira vista pode parecer, nem é situação de favor para o cliente, como às vezes se diz.

Sucedede que o preço de \$12 por kilowatt-hora, que hoje se pratica entre nós para este uso, foi fixado um pouco por sentimento e por comparação com o que se passa noutros países, visto não haver experiência própria; não se afirma que ele seja o preço justo, mas pensa-se que, se o não for, não andará longe disso.

Não quer deixar de referir-se que entre as centrais portuguesas que hoje alimentam indústrias electroquímicas (Zêzere, Cávado, Lindoso, Serra da Estrela e Belver) esta última se encontra em condições de suportar difficilmente o preço deste fornecimento.

Julga-se assim poder voltar a afirmar que o hidrogénio electrolítico é uma solução que continua a ter hoje o interesse que teve há onze anos, quando as primeiras licenças se publicaram no *Diário do Governo*. Não quer dizer que ele é melhor nem pior; quer dizer que tem, por direito próprio, a sua posição ao lado do hidrogénio químico.

E só mais duas palavras. É evidente a vantagem de melhorar o preço de produção das duas fábricas de amoníaco, embora elas estejam vendendo ao preço a que nos vendiam as fábricas estrangeiras, o que já é de apreciar; tomáramos nós que isto acontecesse com todas as indústrias. Mas porque a coisa se apresenta bem, é que nos deu para sermos exigentes e querermos ainda melhor.

São dois os caminhos que se oferecem para reduzir o preço dos azotados: aumentar a produção das fábricas, como atrás se disse, e aliviá-las de certos encargos não razoáveis.

Quanto ao aumento de produção, falaremos no número seguinte; quanto aos encargos não razoáveis, oferece-se lembrar que o Amoníaco Português montou parte importante do seu estabelecimento fabril com 122:460 contos, emprestados, pelo prazo de dez anos, parte pela Caixa Nacional de Crédito e parte pelo Fundo de Fomento Nacional. Não parece razoável que esta verba, que se pode considerar duplamente de 1.º esta-

belecimento — porque é imobilização em equipamento e porque é o equipamento inicial —, seja amortizada em dez anos; não seria favor, seria mesmo mais curial, que o fosse em vinte ou vinte e cinco anos, que é prazo corrente de crédito industrial; e desta inadaptação de tal crédito ao fim a que se destina resulta que para a produção de 27:000 t anuais de sulfato de amónio, máxima prevista com o equipamento actual, o aumento de encargo destes empréstimos, em relação ao que resultaria de um crédito a vinte e cinco anos, é de 265\$ por tonelada. Como a energia eléctrica para produzir uma tonelada custa, também ao preço actual, 420\$, concluimos que só aquele excesso de amortização vale tanto como 63 por cento do custo da electricidade.

E é caso para reflectir se é no custo desta que se deve actuar e se é ela a responsável por um preço de adubo que se reputa alto.

O que se diz destes encargos de capital, o que se disse sobre a proporção dos preços da energia eléctrica segundo o tipo de fabricação e o que não vale a pena dizer, porque são miudezas descabidas aqui, levam a supor que a comparação de preços que vem sendo feita entre os dois tipos de hidrogénio precisa de base mais sólida do que aquela em que se tem apoiado: a comparação de valores partindo de premissas que não são uniformes.

É por isso que, mais uma vez e até prova em contrário, se continua a supor que o hidrogénio electrolítico merece ser considerado como solução normal, e não apenas tolerada, dentro do nosso programa de produção de azotados. Não se apresentam mais números para não alongar.

3) O programa de obras

Oferece sua delicadeza o programa de ampliação da indústria dos azotados. Aumentada com 5:000 kW a potência de electrólise de cada uma das fábricas, trabalho que se supõe em curso e que se reputa, como foi dito, o máximo que deverá fazer-se por esse lado na meia dúzia de anos mais próximos, há que definir como e onde se vai produzir o hidrogénio químico que dará o complemento da produção nacional.

Com esta ampliação da sua parte eléctrica, podem as duas fábricas produzir anualmente, como se disse, 80:000 t de sulfato de amónio, isto é, 20:000 t de amoníaco nos anos chuvosos e uma quantidade menor nos anos secos, variável com a hidraulicidade.

A importação de azotados registada em 1951 corresponde, aproximadamente, a 38:000 t de amoníaco, pelo que se afigura, tendo em conta

o aumento de consumo, que deveremos equipar-nos para o aumento mínimo de 20 a 25:000 t na produção de amoníaco, mesmo tendo em conta que, por motivos comerciais, talvez venha a ser útil manter certa importação de nitratos.

Ao que se sabe, propõem-se as duas fábricas existentes aumentar em cerca de 7:500 t de amoníaco cada uma a sua capacidade, a partir da gasificação do coque ou do *fuel-oil*, visto que, dos combustíveis nacionais, as antracites não dão resultados satisfatórios e as lignites de Rio Maior são, ou presumem-se, dificilmente transportáveis.

A adoptar-se esta solução, que parece ser a que o Plano prevê quando consigna 150:000 contos para a 2.^a fase do sulfato de amónio, eleva-se a cerca de 140:000 t a capacidade de produção deste adubo. Este programa, que tem a vantagem de melhorar a utilização de algumas das instalações existentes nas fábricas, oferece certos inconvenientes:

- 1.º Deixa sem utilização as lignites de Rio Maior e os gases da refinaria, utilizando em seu lugar artigos de importação;
- 2.º Fracciona a produção por via química, criando duas unidades de gasificação relativamente pequenas;
- 3.º Eleva a capacidade de produção de sulfato de amónio para um valor alto, talvez demasiado em vista da tendência para o emprego de nitratos, que não temos interesse em contrariar porque nos permite poupar enxofre.

Pelo que se refere a este último ponto, a orientação original de começar pelo sulfato e deixar para 2.^a fase os nitratos nasceu de que, antes da última guerra, o consumo de sulfato representava mais de 80 por cento do total dos azotados; mas os números que se citam no relatório do Plano mostram claramente que se desenha entre nós, como em toda a Europa, a tendência para retroceder.

Se pensarmos que a instalação de unidades de hidrogénio químico nas actuais fábricas de amoníaco pouco mais utilizará do material existente do que o tubo de síntese (e talvez só em Estarreja), porque se prevê que o aumento da produção de hidrogénio obrigue a ampliar algumas secções (compressores, gasómetros, etc.), e se atendermos a que a ampliação, já referida, de 5:000 kW, aumenta 2:000 t a produção de amoníaco de cada fábrica, o que já contribui de alguma maneira para a me-

lhoraria daquela utilização, é-se levado a pensar que os inconvenientes da solução superam os benefícios.

Vista a questão por outro lado, a vantagem de formar uma só unidade e reunir nela o tratamento de lignites e gases, servindo aquelas de equilíbrio a estes, é fortemente tentadora; e a relativa proximidade das duas fontes torna a hipótese viável.

Esta nova unidade, equipada inicialmente para 20 ou 25:000 t de amoníaco, fabricaria exclusivamente amoníaco que entregaria às duas empresas existentes e que estas transformariam em sulfato até ao limite de absorção do mercado, o que satisfaria o objectivo de aumentar o volume de produção das suas unidades, embora só nas secções do ácido e sulfatização.

Dentro de alguns anos, acentuando-se, como se espera, a procura de nitratos, a nova unidade montaria o fabrico de ácido azótico e passaria a fornecer ao mercado nitrato de cálcio e nitrato de amónio e, porventura mais tarde, o cloreto de amónio, que daria como subproduto o carbonato de sódio. Encontrar-se-ia ainda nesta unidade a solução lógica para a matéria-prima da fabricação de explosivos (ácido azótico).

As fábricas de Estarreja e Alferrarede não ficariam impedidas de aumentar a sua produção de amoníaco, melhorando a utilização da síntese ou de outro equipamento dentro da sua especialização. Logo que se conte com uma central no Douro, não se prevê dificuldade em poder aumentar um pouco mais a potência de electrólise. Se Estarreja montasse então o seu 5.º grupo, para o qual já tem edifício e com o qual completaria o projecto inicial, ficaria com a capacidade de 11:000 t de amoníaco, com o que atingiria quase a plena carga do seu tubo de síntese durante nove meses. Hipótese semelhante se pode encarar para Alferrarede.

A sugestão de uma nova unidade que centralizasse a produção de hidrogénio químico pode parecer injusta para as duas empresas que hoje trabalham pelo processo electrolítico: União Fabril e Amoníaco Português. Mas a injustiça é só aparente. A Sociedade dos Adubos de Portugal, empresa que se tem dedicado ao estudo da aplicação das lignites de Rio Maior, sob o patrocínio e com a participação do Estado, tem hoje por principais accionistas o Estado e a União Fabril e julga-se estar assente a entrada do Amoníaco Português.

Com o Estado a servir de fiel, as duas empresas, em vez de construirem separadamente as novas instalações, poriam os seus fundos em comum e levantariam uma só unidade, onde aproveitariam na proporção mais conveniente as duas fontes nacionais (de uma melhor se dirá nacionalizada) de hidrogénio químico. De real, vê-se o inconveniente de con-

trariar certo espírito isolacionista das empresas, que não se tem como censurável; mas não se lhe atribuiu peso bastante para levar a outra solução.

O esquema que se deixa esboçado tem um fundo seguramente lógico, um alcance de coordenação francamente satisfatório; mas para o tornar em projecto há que o apoiar numa análise de pormenor que a Câmara Corporativa não tem tempo nem meios de fazer.

O custo de estabelecimento desta instalação pode computar-se em 180:000 contos, um pouco superior aos 150:000 previstos no Plano para a ampliação das fábricas actuais, porque se considera escasso este último valor.

Palácio de S. Bento, 7 de Novembro de 1952.

José do Nascimento Ferreira Dias Júnior, assessor e relator.
Isidoro Augusto Farinas de Almeida (lamenta que não tenha sido possível juntar a este parecer a informação que prestou, por escrito, quanto à posição dos carvões nacionais em face das actividades previstas no Plano, informação que poderia servir para esclarecer certo número de problemas, por vezes mal compreendidos; entende, ainda, que:

- a) Não é economicamente viável, dentro das possibilidades da indústria privada, manter de reserva os nossos jazigos carboníferos, nas zonas já em lavra regular, para possíveis aplicações futuras;
- b) O aproveitamento completo das nossas reservas de carvão e a produção de combustíveis de poder calorífico mais elevado implicam o consumo de carvões pobres numa proporção que pode atingir 2 t destes por uma daqueles;
- c) Em certos casos, o consumo destes carvões é fundamental para a vida das minas, visto a produção dos carvões ricos ser incapaz, por si só, de garantir o equilíbrio económico dessas minas;
- d) A única aplicação que se pode prever, neste momento, para esses carvões pobres consiste na sua

transformação em energia eléctrica; todavia, este consumo, que atingiu cerca de 200:000 t em 1949, foi, apenas, de 37:000 t nos nove primeiros meses do corrente ano;

e) A central térmica projectada não deve ter uma mera função de reserva e apoio, integrando-se, antes, dentro do espírito da base II da Lei n.º 2.002, tal como foi aprovada na sessão de 16 de Novembro de 1944 da Assembleia Nacional, e onde se consignava que as centrais térmicas, *além de* desempenharem funções de reserva e apoio, dariam consumo aos combustíveis pobres de produção nacional na quantidade julgada conveniente;

f) É evidente que, no estudo de qualquer problema económico, este não poderá ser considerado, apenas, intrinsecamente, mas sim em relação com todos os outros que lhe são afins; estimular a indústria extractiva de carvões será, também, realizar obra de fomento, aumentar as possibilidades de trabalho para a nossa gente e melhorar o rendimento nacional).

José Custódio Nunes (declaro que não aprovo a afirmação do parecer de que há uma receita suplementar que compensa, no todo ou em parte, qualquer parcela de energia permanente que seja fornecida a baixo preço. A energia permanente, que se entregue à electroquímica em determinados meses, transforma em temporária a parte que lhe corresponde na restante fracção do ano. O parecer considera apenas energia permanente e temporária, não distinguindo a variabilidade essencial de energia permanente de ano para ano, tal como ela tem sido definida no nosso país, nem as possibilidades, correspondentes à satisfação de uma necessidade económica no campo da produção, de reduzir ao mínimo as quantidades de energia temporária pela sua transformação em permanente, através da compensação, dando lugar ao aparecimento de um novo tipo económico de energia, que poderá talvez denominar-se *sobrante*).

Assim, para concretizar, e no caso da bacia do Tejo (incluindo especialmente os seus afluentes Zêzere e Ocreza), a execução de um esquema apropriado levaria à quase total eliminação da energia que foi designada como temporária, produzida nos aproveitamentos, quer de Belver, quer dos outros possíveis escalões do Tejo, pela sua transformação em permanente e com permanência interanual, nitidamente superior àquela até agora obtida, ou que não torna legítimo que essa energia temporária seja considerada como sobranço, esta última, aliás, de rara frequência e de escassa duração.

Tudo leva a crer que na bacia do Douro resultados semelhantes possam ser obtidos.

Declaro ainda que não posso concordar com o preço de \$12 por kilowatt-hora que o parecer reconhece ter sido fixado «um pouco por sentimento», porque, para a hipótese da central de Belver, o organismo oficial competente, em reuniões com os interessados, reconheceu que, pelos seus cálculos, esse preço era insuficiente.

Além disso, a fixação arbitrária de um valor que pode ser calculado rigorosamente só por acaso teria conduzido ao resultado mais aconselhável.

A central de Belver é especialmente citada, por ser a única que deverá entregar obrigatoriamente metade da sua produção anual à electroquímica e por ter sido aquela em que incidiu um estudo detalhado do custo de produção, feito pelas entidades oficiais, com o maior rigor, para este efeito: o fornecimento ao amoníaco.

Torna-se, porém, indispensável que seja elaborado um cálculo em bases idênticas para a indústria dos adubos azotados, a fim de que se estabeleça uma rentabilidade sã, tanto para os aproveitamentos hidroeléctricos como para as fábricas de amoníaco por eles alimentadas. Se assim não suceder, o capital privado perde a confiança, retrai-se e expatria-se, deixando cair sobre o Estado todo o peso dos encargos das futuras barragens, o que limita grandemente a sua construção e provoca um manifesto atraso ao fomento do País.

Raul da Costa Couvreur.

Mário Gonçalves.

IV

Parecer subsidiário da secção de Indústrias metalúrgicas e químicas (Siderurgia)

A secção de Indústrias metalúrgicas e químicas da Câmara Corporativa, à qual foi agregado o Digno Procurador José do Nascimento Ferreira Dias Júnior, consultada sobre o capítulo IV «Siderurgia» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

Consagrando afirmações muitas vezes repetidas e estudos dispersos que vêm de longa data, o Plano de Fomento veio demonstrar mais uma vez, em síntese clara e expressiva, no capítulo 4.º da parte I do seu relatório prévio, a importância da indústria siderúrgica como elemento imprescindível na futura expansão económica e social do País.

Sendo a siderurgia a base indispensável das indústrias metalomecânicas, e competindo a estas um papel essencial no desenvolvimento de todas as outras actividades produtoras, não poderá conceber-se logicamente a valorização económica da metrópole e do ultramar nos anos vindouros sem a constituição dessas indústrias fundamentais. Só pela instalação da siderurgia e pelo incremento, em condições favoráveis, das indústrias metalúrgicas e metalomecânicas poderá a economia nacional contar com grande parte dos fornecimentos de máquinas e equipamentos indispensáveis ao seu progresso, sem incomportável pressão na balança de pagamentos e desequilíbrios cada vez mais acentuados na balança comercial.

Verifica-se hoje em quase todos os países, incluindo os que já contam extensas tradições na exploração da indústria siderúrgica, uma tendência acentuada para o aproveitamento de minérios de fraco teor de ferro e elevado teor de sílica e outros elementos. Observa-se também em muitos casos o recurso a minérios, combustíveis ou sucatas importados, com o objectivo de atender primacialmente às necessidades cada vez mais avultadas de consumo de laminados nos respectivos mercados internos. Assim se procura evitar a carência de tais produtos básicos ou a sua importação por preços que atingem com frequência elevados níveis.

Demais, a experiência recente tem comprovado que os preços e as quantidades disponíveis para fornecimentos externos desses produtos estão muitas vezes sujeitos a oscilações que não permitem estabilizar em

escala conveniente a laboração das indústrias dependentes da sua regular entrega e utilização.

Os capitais muito consideráveis a investir na instalação da indústria siderúrgia justificam, além disso, todos os cuidados no estudo técnico-económico da solução ou soluções a adoptar; mas também não podemos, quando se considera o problema nas condições específicas do nosso país, deixar de encarar com voluntária e decidida prioridade todas aquelas que favoreçam a utilização dos nossos recursos em minérios de ferro, resíduos de pirites, sucatas, combustíveis e energia eléctrica.

Sabe-se sobejamente que o problema da siderurgia, pela importância fundamental que reveste para o nosso país e para o futuro da sua economia, foi já estudado em numerosos relatórios de engenheiros portugueses e estrangeiros, com grande dispêndio de trabalho e, em certos casos, de dinheiro. Mas sempre o foi por forma tão dispersa que, através dos estudos realizados, não se conseguiu ainda traçar uma orientação definitiva para a sua realização.

No entanto, pelas experiências já realizadas em Portugal, pelo conhecimento de instalações a laborar com plena viabilidade industrial em vários países e produzindo gusa ou lupa na base de minérios inferiores aos nossos e de combustíveis semelhantes aos que podemos obter do subsolo nacional, podemos admitir seguramente que não será difícil definir, em curto espaço de tempo e sem hesitações, o caminho a seguir neste capital problema da nossa economia futura.

A utilização das magnetites de Vila Cova, em forno eléctrico Tysland-Hole e produzindo anualmente, de início, cerca de 20:000 t, com o emprego das disponibilidades previstas de 50 milhões de kilowatts-hora, já não depende de nenhum problema técnico a considerar e estudar previamente, quer se apliquem como agente redutor os carvões vegetais nacionais em exclusivo, ou os carvões mistos, nacionais e importados. Existem em funcionamento na Europa dezenas de instalações desse tipo cujas condições de laboração, tanto técnicas como económicas, podem facilmente ser verificados e que não podem deixar dúvidas sobre o êxito de tal processo em Portugal.

Por outro lado, a utilização dos resíduos de pirites em fornos rotativos, produzindo gusa e cimento e tendo como matéria-prima básica as 120:000 t anuais de resíduos com o teor médio de 60 por cento de ferro de que o País pode dispor, também não pode suscitar grandes hesitações.

A demonstração da sua viabilidade está feita, não só pela experiência em escala industrial que a fábrica de cimentos de Alhandra levou a cabo em 1940-1943, empregando o processo Basset, como pelo elevado

número de instalações que recorrem hoje a tal processo em diversos países da Europa, incluindo a França, a Alemanha, a Dinamarca, etc. Nessas instalações siderúrgicas produz-se gusa em boas condições económicas, pelo processo aperfeiçoado Basset-Smidth, obtendo qualidades excelentes que permitem o emprego da matéria-prima nas indústrias do aço e até nas fundições, depois de preparada adequadamente para tal efeito.

Sabe-se que existem actualmente no nosso país fornos de cimento em número elevado e dispondo de capacidade superior às necessidades normais do consumo e possibilidades presentes de exportação. A adaptação de tais unidades fabris, nos casos reconhecidos como mais convenientes, ao fabrico de gusa pelo processo Basset-Smidth, além de não implicar o investimento de capitais muito avultados, permitiria uma exploração económica muito mais favorável de valores industriais existentes e representaria contribuição valiosa para o início da produção siderúrgica que se pretende instalar.

O emprego dos fornos Krupp-Renn na produção de lupa, aproveitando minérios e combustíveis nacionais de fraco teor, é também corrente em vários países, desde a vizinha Espanha até ao Japão.

Por esse processo são reduzidos proveitosamente minérios de reduzido teor de ferro e elevada proporção de sílica — minérios inferiores aos que podem ser extraídos em Moncorvo nas condições já conhecidas. Seria outra contribuição indicada para assegurar em breve prazo o abastecimento da nossa produção de aços em bases económicas muito acessíveis.

A instalação da acearia e da laminagem, por seu turno, também já não constitui hoje problema que determine grandes perplexidades a quem tiver por missão levar a cabo a realização da siderurgia nacional. Existem nos mais diversos países, e em número elevado nos mais adiantados, acearias que utilizam os vários processos conhecidos para a conversão da gusa em aço e instalações de laminagem de todas as capacidades e para o fabrico de todos os perfis industrialmente utilizáveis.

Em face de tão concretas possibilidades e sugestões, parece lícito considerar de certo modo hesitante o relatório que figura no Plano de Fomento sobre o projecto da siderurgia em Portugal, não só quanto às soluções que preconiza, como na perspectiva das conclusões a que chega.

Exceptuando o processo Humboldt, que não foi ainda experimentado em regime industrial propriamente dito — mas do qual constá que está a fazer-se em Liège, com subsídios provenientes de dez países (entre os quais não se inclui Portugal), uma experiência que deve ser reveladora —, não se afigura que tenham grande consistência as dúvidas apontadas

quanto aos processos Tysland-Hole, Basset-Smidth e Krupp-Renn, pelas razões que deixamos atrás documentadas.

Também não parece aconselhável a previsão indicada no relatório do Plano de Fomento de uma instalação a montar imediatamente para a escassa produção anual de 20:000 t de gusa, em contraste com interesses e possibilidades nacionais comprovadamente mais amplos. Uma realização de tais proporções representaria praticamente o regresso às condições vigentes em 1940, quando a Companhia de Cimento Tejo, correspondendo a desejos oficialmente manifestados, adaptou um dos seus fornos rotativos de cimento à produção de gusa. Por esse recurso de emergência conseguiu-se prontamente obter a produção de 18:000 t anuais de gusa, que foi em parte consumida no País e em parte exportada. A unidade fabril assim instalada não se manteve posteriormente em laboração devido às dificuldades do período de guerra, sobretudo pela escassez de carvão, que foi nessa época severamente rateado. Mas a experiência ficou feita — e em escala modesta que parece querer agora repetir-se injustificadamente.

Fixando em 20:000 t a capacidade de instalação a montar no futuro imediato, protelar-se-ia, sem razão aceitável, a efectiva resolução do problema siderúrgico português — o que seria contrário, mesmo com a melhor das intenções, ao espírito do capítulo do relatório que se refere a esse problema.

Além disso, a laboração de uma unidade produtora de gusa em tais condições durante um ou dois anos não permitiria, como se alega, a formação e preparação dos quadros de pessoal técnico indispensáveis à montagem com inteira segurança das instalações de laminagem também previstas. As técnicas exigidas por essas duas actividades industriais são tão diferentes entre si como são diferentes os métodos de produção de gusa pelo baixo forno eléctrico e pelo Basset-Smidth, bem como o fabrico de lupa pelo processo Krupp-Renn; e estes, por sua vez, são diferentes ainda das técnicas de condução dos convertidores dos fornos Siemens-Martin e dos laminadores.

À luz da experiência fundamentada que podemos hoje invocar, cada sector da produção siderúrgica deverá preparar os seus próprios quadros técnicos, sendo estes iniciados e treinados pelas empresas fornecedoras da aparelhagem necessária à montagem da produção de gusa, do fabrico de aços e da laminagem.

Calculado neste momento em cerca de 80:000 t o consumo nacional de laminados simples de ferro, *fil machine* e *strip* para tubos — produtos que é possível obter numa acearia e laminagem de 1.^a fase e mesmo

sem se encarar de momento, por não se afigurar economicamente viável, a fabricação de vigamentos e chaparia de ferro, fixado em 20:000 t aproximadamente o consumo actual de gusa —, deve o conjunto das unidades produtoras de gusa ou lupa ser projectado em proporções suficientes para assegurar o abastecimento normal da acearia e da indústria de fundição de ferro.

Cumprirá reter no País, por conseguinte, desde que a acearia entre em laboração, toda a sucata de ferro forjado disponível no nosso mercado, impedindo-se a partir dessa data a sua exportação.

Continuamos ainda a importar toda a gusa e laminados de ferro que o País consome. Sabe-se, por outro lado, que todos os países possuidores de importantes indústrias siderúrgicas recebem do exterior, em maior ou menor escala, os minérios e combustíveis indispensáveis à laboração dessas actividades produtoras. Nenhum motivo defensável justifica, por conseguinte, que se considere imprescindível para a instalação da siderurgia em Portugal, nas bases económicas convenientes, a existência no território nacional de todos os recursos que ela tiver de consumir em minérios e carvões. O interesse económico do empreendimento permanecerá, sem a menor dúvida, mesmo que tenha de encarar-se a importação de algumas das matérias-primas necessárias à sua exploração.

Pode prever-se, evidentemente, que essa indústria seja forçada a dispensar em caso de emergência — e pelo tempo que tal situação durar — a importação das referidas matérias-primas. Haveria que recorrer nesse caso à mobilização de recursos nacionais disponíveis, na medida em que as circunstâncias o exigissem, como pode suceder com os combustíveis. No entanto, quaisquer que fossem os processos industriais escolhidos, não parece de recear que o consumo em tais circunstâncias de carvão vegetal obtido dos recursos florestais do País comprometesse seriamente o património arborícola, nem que desse facto adviessem dificuldades insuperáveis a outras indústrias carecidas do mesmo recurso. A situação de emergência, de resto, justificaria as soluções de emergência que tivessem de ser adoptadas.

No que respeita a combustíveis, pode considerar-se fácil, com a solução mista do recurso à produção interna e à importação, orientar da maneira mais aconselhável e vantajosa o abastecimento desta indústria, ajustando-a em quaisquer circunstâncias ao interesse geral.

Concluindo:

- a) Não considera esta secção que a montagem de uma unidade fabril para a produção de 20:000 t de gusa por ano cons-

titua solução satisfatória, interessando só por si à resolução do problema siderúrgico no seu conjunto e permitindo preparar com segurança a instalação definitiva dos restantes sectores, bem como a formação dos técnicos que hão-de colaborar nela;

- b) Dispõe-se já hoje dos conhecimentos técnicos suficientes para se poderem definir com rigor as características dos nossos minérios e combustíveis aplicáveis na siderurgia nacional, assim como os processos a seguir para a transformação das matérias-primas básicas em gusa, mas reconhece-se a imperiosa necessidade de integrar todos esses aspectos do problema num plano de conjunto criteriosamente articulado;
- c) Reafirma-se a imprescindível necessidade da instalação da siderurgia em Portugal, visto que esta se situa na base da indústria metalomecânica, fornecedora do equipamento necessário a todas as outras indústrias,

Sabe-se que está interessado nesta grande realização de interesse nacional, tendo já entregue oficialmente pedido concreto para a levar a cabo em curto prazo, um importante grupo industrial do País. Sabe-se também que outros sectores industriais, subsidiários da laminagem, estão interessados em participar nessa realização e que, inclusivamente, grupos estrangeiros manifestaram igualmente o seu interesse em colaborar nela. Encontra-se criado, pois, o ambiente necessário para se encarar decisivamente o assunto e entrar no caminho da sua concretização.

Por outro lado, é de toda a evidência o incremento de actividades que a montagem da indústria siderúrgica viria trazer à economia nacional, nomeadamente nos sectores da metalurgia, das explorações mineiras e dos transportes. Mas o interesse fundamental destas indústrias, como de todas as outras que seriam subsidiárias da siderurgia, não poderia dispensar a antecipada garantia da máxima estabilidade possível quanto à regularidade dos fornecimentos e quanto aos preços dos materiais. Só assim seria viável a estruturação de condições perfeitamente seguras e perduráveis em que se baseasse o necessário desenvolvimento do complexo industrial ligado à produção siderúrgica, com pleno benefício para toda a economia nacional,

A instalação da nova indústria terá de ser estudada, por conseguinte, sobre alicerces económicos e técnicos da maior segurança, isentos

das flutuações dos factores externos e firmemente integrados nas realidades económicas da Nação como um todo.

Como conclusão natural das considerações atrás expostas, é parecer desta secção que poderiam ser determinadas desde já as condições básicas a que deve obedecer a concessão da licença para a instalação da indústria sidrúrgica, a fim de suscitar imediatamente o interesse e as atenções de todos os sectores industriais desejosos de colaborar neste fundamental empreendimento.

Sendo um grande problema nacional, a instalação da siderurgia no nosso país não pode ficar alheia à responsabilidade directa do Estado; e, desde que ela entre em laboração, não devem faltar-lhe, como a todos os sectores económicos relacionados com as suas actividades, as condições imprescindíveis de estabilidade que representam, nas circunstâncias actuais, o penhor indispensável de êxito de qualquer empreendimento com larga projecção.

A responsabilidade do Estado no desenvolvimento económico útil da siderurgia nacional será, por conseguinte, de influência decisiva, sem prejuízo da larga mobilização de recursos e boas vontades que hão-de levar a cabo, na esfera da economia privada, a sua realização.

Palácio de S. Bento, 10 de Novembro de 1952.

Ezequiel de Campos, assessor e relator.

Carlos Garcia Alves.

José de Almeida Ribeiro.

José do Nascimento Ferreira Dias Júnior.

V

Parecer subsidiário da secção de Transportes e turismo (Marinha mercante)

A secção de Transportes e turismo da Câmara Corporativa, à qual foi agregado o Digno Procurador António Passos Oliveira Valença, consultada sobre o capítulo IX «Comunicações e transportes (4. — Marinha mercante)» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

1. A política de renovação da frota da marinha mercante nacional, fixada por S. Ex.^a o Ministro da Marinha no seu despacho n.º 100, de 10 de Agosto de 1945, ligeiramente modificado nalguns pontos pelos subsequentes despachos n.ºs 114, 122, 138 e 166, tem vindo a desenvolver-se progressivamente sem interrupção, ainda que com pequenos atrasos, devidos às dificuldades que perturbam a indústria da construção naval no estrangeiro, onde tem sido encomendada uma grande parte dos navios previstos nesse plano, no número total de setenta.

Este conjunto foi fixado tendo em consideração a tonelagem global necessária para fazer face a um mínimo de 60 por cento das necessidades de transporte do País através da exploração regular das doze carreiras enumeradas naquele referido despacho.

No entanto, desses setenta navios inicialmente previstos, três deixaram de construir-se por se manterem ao serviço outros tantos dos existentes que se contava substituir, mas que, por virtude de recentes reparações que sofreram, se encontram presentemente em boas condições de exploração, e onze por desistência das empresas armadoras a quem haviam sido atribuídos.

Ficou assim reduzido a cinquenta e seis o número de navios do plano de renovação da marinha mercante, com 313:300 t dw, dos quais cinquenta, com 314:318 t dw, estão já ao serviço, três em construção, com cerca de 4:800 t dw, e igual número encomendado, atingindo perto de 23:500 t dw, num total assim de cerca de 343:000 t dw.

Por outro lado, há também a considerar os elementos renovadores da nossa frota comercial representados pelos navios que nela ingressam extraplano, em número de seis, com cerca de 78:000 t dw.

Destes navios um presta já serviço, outro encontra-se em construção, dois foram encomendados e dois serão oportunamente adjudicados, estando estes quatro últimos incluídos no Plano de Fomento.

A tonelagem correspondente aos setenta navios incluídos no plano de renovação, segundo o despacho n.º 100, atingia 376:300 t dw, valor que ficou depois limitado a 313:300 t dw, com a redução, que veio posteriormente a verificar-se, para cinquenta e seis do número inicial de unidades.

Todavia, em virtude do aumento de tonelagem superiormente autorizado com respeito a alguns dos novos navios, sucede que, em última análise, a diferença entre a tonelagem primitivamente computada e a do plano que de facto se realizará, se reduzirá a cerca de 33:300 t dw, largamente compensada pela dos navios construídos fora das previsões do plano.

Atinge o montante de 2.635:565 contos o investimento correspondente às cinquenta unidades do plano que já prestam serviço.

O quadro n.º 1 resume o estado actual deste plano.

2. O número de passageiros e toneladas de carga transportados pelos nossos navios nos anos posteriores a 1945 exprime claramente os resultados desta obra de modernização e engrandecimento da marinha mercante do País.

E com os navios de que já se dispõe e a entrada ao serviço, dentro em breve, de alguns outros em construção ou encomendados, podem considerar-se satisfatoriamente atendidas as necessidades do tráfego, tanto de passageiros como de carga, nas diversas carreiras nacionais em exploração.

Apenas nas carreiras para as províncias ultramarinas continua a verificar-se um constante congestionamento na lista da inscrição de passageiros nas viagens de ida, apesar de se haver autorizado, provisoriamente, nos navios das carreiras de África o estabelecimento da 3.ª classe suplementar (lugares de coberta).

Agora mesmo encontram-se já esgotadas as lotações de passageiros para as viagens a realizar até ao fim do ano corrente e estão feitas já inscrições para o mês de Fevereiro do próximo ano.

3. Para dar satisfação a esta afluência de passageiros embarcados no continente com destino às províncias de Angola e Moçambique, em cujas carreiras se empregam actualmente seis navios, oferecendo uma lotação total de 21:318 passageiros por ano (quadro n.º 2), considera-se necessário construir mais dois navios para esse tráfego, visto que tão cedo não poderão evitar-se também as demoras prolongadas nos portos do ultramar por falta de conveniente apetrechamento, circunstância que não permite tirar partido das maiores velocidades que oferecem os quatro navios recentemente adquiridos no sentido da sua melhor utilização, embora realizem o maior número de viagens compatível com os actuais itinerários.

Parece de facto ser essa a solução mais judiciosa para resolver este problema, uma vez que os factores que hoje determinam a atracção dos passageiros para aquelas províncias devem perdurar ainda por largo tempo, e convirá também procurar-se restituir, quanto antes, aos navios existentes as condições de comodidade e conforto que com a sua lotação normal asseguravam aos passageiros e sem prejuízo do transporte da carga na sua capacidade prevista, cuja redução, em proveito do trans-

porte de passageiros, representa uma quebra do rendimento na exploração desses navios.

No entanto, a fim de reduzir as irremediáveis demoras nos portos, que são, como é óbvio, bastante mais prolongadas para os navios mistos ou de carga, parece aconselhável que esses novos barcos a adquirir para reforço das unidades hoje em serviço nas carreiras de África sejam essencialmente destinados ao transporte de passageiros, se não for recomendado utilizá-los de forma exclusiva nesse transporte, a fim de que possa atingir-se bom rendimento e rapidez na sua exploração.

Os quadros n.ºs 3, 4 e 5 contribuem para pôr em evidência as más condições em que se tem efectuado nas viagens de ida o transporte de passageiros para as províncias ultramarinas.

Será lícito observar se o grande progresso que vem a verificar-se nas províncias de Angola e Moçambique não concorrerá para fomentar também o desenvolvimento dos nossos transportes aéreos para essas províncias, a ponto de se reconhecer num futuro próximo a desnecessidade do reforço da frota utilizada no tráfego das carreiras de África.

Não são, por agora, patentes as perspectivas nesse sentido, mas, mesmo que tal facto viesse a verificar-se, não poderia servir de motivo para condenar a medida adoptada num período de prementes necessidades, porque não só a conveniente e fácil adaptação dessas duas novas unidades ao transporte de um maior número de passageiros de 3.ª classe concorreria possivelmente para equilibrar a sua exploração nas carreiras de África, como também seria bem cabida a sua utilização noutras carreiras que se consideram dignas de efectivação (como, por exemplo, as carreiras regulares para o Pará e vários portos do Norte do Brasil e para os Estados Unidos da América) e para organização das quais se aguarda oportunidade.

Os primeiro e terceiro votos emitidos pelo I Congresso Nacional da Marinha Mercante vão ao encontro das considerações que acabam de fazer-se.

Considera-se assim plenamente justificada a inclusão no Plano do Fomento da verba de 600:000 contos para aquisição de dois navios destinados essencialmente ao transporte de passageiros nas carreiras de África, se não for recomendável utilizá-los de preferência no exclusivo desse transporte.

4. Faz-se também referência nesse Plano à importância a emprestar ao Fundo de Renovação da Marinha Mercante para liquidação das construções em curso.

Não se compreende a interferência deste Fundo de Renovação — de cujas concessões financeiras apenas pode beneficiar a construção dos navios previstos no plano de renovação fixado pelo Despacho n.º 100 — nas previsões do Plano de Fomento, onde se inclui a verba correspondente à aquisição de navios construídos à margem daquele plano de renovação.

Deve talvez querer aludir-se à verba de 100:000 contos a emitir por conta desse Fundo de Renovação, no princípio do próximo ano de 1953, para empréstimos em benefício de empresas armadoras que estão a construir navios incluídos no plano de renovação (*Uige* e *Niassa*, respectivamente da Companhia Colonial de Navegação e da Companhia Nacional de Navegação) e que se encontram em condições de serem ainda beneficiadas por empréstimos concedidos pelo referido Fundo de Renovação.

Sendo assim, deverá na 5.ª linha do último período da p. 27 do relatório da proposta de lei relativa ao Plano de Fomento, na parte referente à marinha mercante, rectificar-se «a emprestar ao Fundo de Renovação» para «a emprestar pelo Fundo de Renovação».

Da verba de 300:000 contos estimada para a construção de cada novo navio para as carreiras de África ficam 100:000 contos a cargo de cada uma das empresas armadoras a que se destinam, por aplicação de recursos próprios, e a esta contribuição se reporta o Plano de Fomento no n.º 9 do capítulo XI «Financiamento do Plano».

5. Desde a última guerra mundial, na qual os combustíveis líquidos tiveram papel preponderante, que se assiste a um esforço sem precedentes da parte de todas as nações para dar à sua frota de petroleiros uma capacidade e eficiência de transporte susceptíveis de assegurar desafogadamente em todas as emergências as necessidades que lhes compete prover.

Assim, uma grande parte do excesso em relação a 1939 da tonelagem mundial existente corresponde a navios-tanques, o que se explica pela tendência hoje verificada para a utilização dos Combustíveis líquidos em detrimento dos carvões, que, por virtude também do aproveitamento da energia hidráulica, vão cada vez exigindo menor volume de transportes marítimos para a sua movimentação.

E em nenhum tipo de navio se registou maior progresso técnico do que nos navios-tanques, tendo o elevado custo da sua exploração imposto o aumento da respectiva tonelagem unitária.

QUADRO N.º 1

Designação	Número de navios	Toneladas dw
A) Navios que constituíam o plano	70	376:300
Navios substituídos pelos que se aproveitaram	3	16:500
Diferença	67	359:800
Navios que as empresas não mandaram construir	11	46:500
Navios a que o plano se reduziu	56	313:300
B) Navios deste plano:		
Em serviço	50	314:318
Em construção	3	4:800
Encomendados	3	(a) 23:500
Total	56	(a) 342:618
C) Navios fora do plano:		
Em serviço	1	16:849
Em construção	1	7:832
Encomendados	2	(a) 33:600
Previstos a construir	2	(a) 20:000
Total	6	(a) 78:281

(a) Capacidade aproximada.

QUADRO N.º 2

Navios actualmente utilizados nas carreiras da África Ocidental e Oriental para transporte de passageiros e respectiva lotação nas diferentes classes

Navios	Número de viagens por ano	Lotação de passageiros por viagem (ida ou volta)					Total utilizável por ano
		Classes					
		1. ^a	2. ^a	3. ^a	Suplementar	Total	
Angola	5	89	141	98	413	741	3:705
Império	6	118	167	119	231	635	3:810
Moçambique	5	93	141	102	413	749	3:745
Mouzinho (a)	6	80	102	118	316	616	3:696
Pátria	5	118	168	118	230	634	3:170
Cuanza (a)	6	108	120	90	214	532	3:192
Total	33						21:318

(a) Apenas começaram a ser utilizados nos fins de 1951 e qualquer deles será retirado logo que os novos navios entrem ao serviço da carreira.

QUADRO N.º 3

Capacidade de transporte de passageiros nos navios mistos da marinha mercante nacional nos anos de 1949 a 1951, inclusive, nas carreiras de África, na ida ou no regresso, incluindo a 3.ª classe suplementar

Anos	Navios	Número de viagens terminadas	Passageiros	
			Lotação por viagens de ida ou volta	Total utilizável
1949	<i>João Belo</i>	4	340	1:360
	<i>Cuanza</i>	3	532	1:596
	<i>Pátria</i>	5	634	3:170
	<i>Lourenço Marques</i>	2	381	762
	<i>Colonial</i>	1	638	638
	<i>Angola</i>	5	741	3:705
	<i>Império</i>	4	635	2:540
	<i>Mouzinho</i>	1	616	616
	<i>Nova Lisboa</i>	1	454	454
	<i>Total</i>	26		14:841
1950	<i>Mouzinho</i>	2	616	1:232
	<i>Moçambique</i>	6	749	4:494
	<i>Império</i>	5	635	3:175
	<i>Angola</i>	5	741	3:705
	<i>Colonial</i>	1	638	638
	<i>Total</i>	19		16:414
1951	<i>Cuanza</i>	1	532	532
	<i>Império</i>	6	635	3:810
	<i>Angola</i>	5	741	3:705
	<i>Pátria</i>	5	634	3:170
	<i>Moçambique</i>	5	749	3:745
	<i>Índia</i>	1	374	374
	<i>Timor</i>	1	374	374
	<i>Total</i>	24		15:710

QUADRO N.º 4

Passageiros transportados nos anos de 1949, 1950 e 1951 entre o continente e Angola e Moçambique

Anos	Embarcados no continente			Desembarcados no continente		
	Total	Para Angola	Para Moçambique	Total	De Angola	De Moçambique
1949 (a)	15:695	9:513	6:182	8:141	5:358	2:783
1950 (b)	19:433	13:812	5:621	8:639	5:927	2:712
1951 (c)	18:767	12:873	5:894	8:855	6:250	2:605
1952 (1.º semestre)	11:737	—	—	—	—	—

(a) Em navios mistos, 14:841; em navios de carga, 854.
 (b) Em navios mistos, 16:414; em navios de carga, 3:019.
 (c) Em navios mistos, 15:710; em navios de carga, 3:157.

Observação. — Os números do presente quadro representam o movimento havido em navios mistos e de carga, isto é, a totalidade do movimento.

QUADRO N.º 5

Coefficiente de utilização dos navios de passageiros das carreiras da costa ocidental e oriental nas viagens de ida e de regresso nos anos de 1949, 1950 e 1951

Anos	Coefficiente de utilização Lotação = 100	
	Na ida	No regresso
1949	116,4	55,8
1950	120,0	52,1
1951	117,8	56,8

Observação. — Os números do presente quadro dizem respeito apenas a navios de passageiros.

6. Em 1939, ao surgir a segunda conflagração mundial, não dispunha a marinha comercial do nosso país de nenhum petroleiro e enormes foram as dificuldades em garantir-lhe, durante o período do conflito, os combustíveis líquidos estritamente indispensáveis à sua economia.

Houve para isso necessidade de fretar petroleiros de frotas estrangeiras, alguns dos quais foram depois adquiridos pelo nosso país. Pelo despacho n.º 100 já referido ficou, como não podia passar despercebida em documento tão meticulosamente ponderado e concebido, fixada a construção de quatro desses navios, dois de 10:000 t dw e os restantes de 12:000 t dw, tendo os de tonelagem mais reduzida sido construídos nos estaleiros do Arsenal do Alfeite.

Acompanhando a tendência do aumento da tonelagem dos petroleiros, a que já se fez referência, os restantes destes navios incluídos no despacho n.º 100 foram já construídos pela Soponata, com 16:800 t dw, tonelagem que se afigurou satisfatoriamente adequada às nossas necessidades.

É de frisar que, se a grande tonelagem tem indiscutíveis vantagens sob o ponto de vista de embaratecimento da exploração, haverá de ser condicionado o justo valor dessa característica pelos estorvos que podem surgir à navegabilidade de barcos de grande calado até aos centros abastecedores e ao acesso aos respectivos portos e ainda às necessidades do país a que as unidades se destinem. Dentro destes condicionamentos se fixou, por agora, a tonelagem dos petroleiros da nossa frota comercial naquele número, 16:800 t dw, que será também a dos outros já encomendados recentemente.

Presentemente estão ao serviço da Nação seis desses navios, patri-

mónio da Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques, L.^{da} (Soponata), totalizando 85:000 t dw e com o porte líquido de cerca de 81:000 t, em perfeitas condições de assegurar um abastecimento anual de 800:000 t, admitindo que as actuais condições de aprovisionamento se mantêm como em 1951, em que as importações se fizeram na percentagem de 66 por cento do Golfo Pérsico e 34 por cento das Caraíbas.

7. O consumo dos principais derivados do petróleo bruto no nosso país ultrapassou 650:000 t em 1951, verificando-se assim substancial aumento em relação a 1939, em que não se atingiu 200:000 t (capítulo v da parte I do Plano de Fomento).

E admite-se, em presença dos argumentos ali apresentados, que no futuro não se tenha por excessiva a elevação da capacidade anual de tratamento na nossa refinaria para 1 milhão de toneladas.

A Soponata propôs-se constituir uma frota capaz de alimentar a nova produção da Sacor, de acordo com as indicações recebidas, não só para atender ao maior abastecimento do mercado interno, incluindo o ultramarino, mas para ter em conta também a importação de ramas fornecidas para refinação de produtos destinados a mercados externos.

Posteriormente teve, porém, a Soponata conhecimento de que a Sacor viria a refinar, para reexportação, umas 300:000 t. de produto, que, tanto no sentido da entrada (ramas) como no da saída (produtos refinados), seria transportado em barcos pertencentes ou fretados pelo cliente estrangeiro da Sacor, como constava do contrato que nesse sentido celebrara.

E, em tal conjuntura, os dois novos petroleiros de 16:800 t dw, encomendados recentemente, não os considera a Soponata necessários propriamente ao abastecimento do continente, caso o consumo aumente relativamente pouco, visto a capacidade actual, assegurada pelos barcos que já possui, ser, como se disse, próxima das 800:000 t.

É possível, pois, que, nestas condições, os referidos dois novos barcos, que poderão movimentar anualmente cerca de 300:000 t, venham a destinar-se, pelo menos durante algum tempo, ao mercado internacional (fretamento), o que, mesmo assim, beneficiará a economia do País, pelo contributo em divisas estrangeiras que tal utilização desses petroleiros poderá assegurar.

8. O mercado ultramarino não está, neste momento, ainda em condições de ser servido propositadamente por um navio-tanque, não só devido à grande dispersão dos centros a abastecer como ao seu pequeno e variado

consumo e ainda à falta de instalações próprias ao armazenamento dos combustíveis líquidos. Um abastecimento em tais condições seria ruinoso à exploração de qualquer barco petrolífero, e por tais circunstâncias é que Moçambique é ainda abastecida pelos produtos que, com destino à África do Sul, são entregues no porto da Beira, e Angola se abastece daqueles que pelo porto do Lobito seguem para o Congo Belga.

Nos quadros n.ºs 6 e 7 encontram-se coligidos dados que permitem, respectivamente, apreciar a evolução dos transportes realizados, a partir de 1948, pelos petrolíferos da Soponata, e justificar a capacidade de transporte da actual e futura frota dessa empresa nas condições de abastecimento que têm vindo a verificar-se.

9. A aquisição dos dois novos navios petrolíferos, encomendados pela Sociedade Portuguesa de Navios-Tanques, Ld.^{da}, fica, na totalidade (180:000 contos), a seu cargo, por aplicação de recursos próprios.

A este contributo se faz referência também no Plano de Fomento (n.º 9 do capítulo XI «Financiamento do Plano»).

QUADRO N.º 6

N/ navios e navios fretados

Combustíveis transportados e importâncias de fretes recebidas

Designação	1948			1949			1950			1951		
	Quantidades em milhares de toneladas	Percentagens	Fretes em milhares de contos	Quantidades em milhares de toneladas	Percentagens	Fretes em milhares de contos	Quantidades em milhares de toneladas	Percentagens	Fretes em milhares de contos	Quantidades em milhares de toneladas	Percentagens	Fretes em milhares de contos
Frota	283,8	50	77,9	303,1	56	81,9	378,5	61	109,5	428,6	57	132,3
Fretados	283,1	50	102,9	235,3	44	61,8	241,2	39	66,4	310,6	43	160
<i>Total</i>	566,9		180,8	538,4		143,2	619,7		175,9	739,2		292,3

Combustíveis importados

1948 — 567:000 t:

Fretados	50
Frota	50
	100

1949 — 539:000 t:	Perce- tagem
Fretados	44
Frota	56
	<hr/>
	100
	<hr/>
1950 — 620:000 t:	
Fretados	39
Frota	61
	<hr/>
	100
	<hr/>
1951 — 739:000 t:	
Fretados	(a) 42
Frota	58
	<hr/>
	100
	<hr/>

(a) Ainda não estavam ao serviço os navios *Bornes* e *Cercal*.

QUADRO N.º 7

Tonelagem dos navios actualmente ao serviço (Outubro de 1952):		Toneladas
<i>Alvelos</i>		16:000
<i>Bornes</i> (a)		16:000
<i>Cercal</i> (b)		16:000
<i>Marão</i>		13:000
<i>Sameiro</i>		10:000
<i>S. Mamede</i>		10:000
	<i>Total</i>	<hr/> 81:000
Tonelagem dos navios encomendados:		
Navio <i>D</i>		16:000
Navio <i>E</i>		16:000
	<i>Total</i>	<hr/> 32:000
Importação em 1951:		
Navios da frota		429:000
Navios fretados		311:000
	<i>Total</i>	<hr/> 740:000

Proporção entre a carga proveniente do Golfo Pérsico e das Caraíbas em 1951:		Toneladas
Golfo Pérsico (66 por cento)		500:000
Caraíbas (34 por cento)		240:000
	<i>Total</i>	<hr/> 740:000 <hr/>
Importação de <i>crude</i> em 1951 (Sacor)		370:000
Capacidade de transporte da futura frota:		
Produtos a importar totalmente do Golfo Pérsico:		
5×9 viagens×16:000 t		720:000
1×8 viagens×13:000 t (c).....		104:000
2×9 viagens×10:000 t		180:000
	<i>Total</i>	<hr/> 1.004:000 <hr/>

Se se mantivesse a proporção da importação de 1951 (Golfo Pérsico 66 por cento e Caraíbas 34 por cento), a capacidade de transporte subiria para 1.100:000 t.

- (a) Entrou ao serviço em Novembro de 1951.
(b) Entrou ao serviço em Setembro de 1952.
(c) Navio com menor velocidade.

Palácio de S. Bento, 10 de Novembro de 1952.

Alexandre de Almeida.

Francisco Marques.

Guilherme Augusto Tomás.

Manuel Augusto José de Melo.

João Pedro Neves Clara.

António Passos Oliveira Valença, relator.

VI

Parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (Hidráulica agrícola, Portos e Escolas técnicas)

A secção de Obras públicas e comunicações da Câmara Corporativa, consultada sobre o capítulo I «Agricultura (hidráulica agrícola)», capítulo IX «Comunicações e transportes (1. — Portos)» e capítulo X «Escolas técnicas» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

Hidráulica agrícola

1. Na apreciação desta parte do Plano de Fomento proposto pelo Governo pode pôr-se inicialmente a questão da posição atribuída às obras de hidráulica agrícola, consideradas no seu conjunto, em relação aos demais empreendimentos contemplados naquele Plano.

Não cabe neste capítulo do parecer uma análise dos factores do desenvolvimento nacional. Todavia, é forçoso que lhe dediquemos alguma atenção, ainda que em rápida síntese, para esclarecimento daquela questão preliminar.

2. Um aspecto dominante do panorama actual da vida do País está ainda, sem dúvida, no atraso da sua agricultura.

Esta é, de facto, insuficiente para prover às nossas necessidades alimentares e para permitir condições de vida satisfatórias à parte da população que lhe dedica a sua actividade.

Ambas estas circunstâncias assumem grande importância na consideração dos factores que governam o progresso do País, seja qual for a política nacional que os coordene e equacione.

Assim, a insuficiência de alimentos coloca a metrópole numa posição de dependência do exterior, altamente inconveniente para a sua economia e para a capacidade de defesa militar — ou, pelo menos, para esta, quando se encare a contribuição além de certa medida dos territórios do ultramar para a resolução integral do problema.

Por outro lado, o baixo nível da população rural, pois que esta constitui mais de metade da população total — nalgumas zonas mais de dois terços —, tem uma influência decisiva na situação de conjunto da Nação.

E embora este valor relativo haja de descer, em consequência do desenvolvimento de outras actividades indispensáveis, a primeira das circunstâncias focadas permite prever que aquele aspecto se manterá.

3. A melhoria do nível de vida em qualquer sector de actividade tem forçosamente como base o aumento da produção individual.

Nas condições atingidas no processo de extensão da exploração do solo agrícola da metrópole pode dizer-se que é também aquele factor que governa a capacidade de produção global do País.

Destas considerações resulta, pois, que o aumento da produtividade, no sentido de produção individual, na agricultura — como, aliás, na indústria e, de uma forma geral, em todos os campos de labor produtivo — tem necessariamente de constituir um objectivo primário dos esforços

para o progresso nacional, até ao ponto remoto em que estejam preenchidas as necessidades do consumo do País, automaticamente acrescidas como consequência imediata da melhoria do nível de vida do largo sector da população hoje precàriamente abastecido.

Além daquele ponto, terão de intervir as possibilidades, a valorizar por todos os meios, da exportação de excedentes da nossa produção. No campo da produção agrícola, que especialmente focamos nesta parte do parecer, tais possibilidades são particularmente prometedoras, dada a situação geral deficitária de alimentos da Europa.

Mesmo assim ampliado o limite máximo da produção da agricultura na metrópole, o aumento da produção individual necessária para assegurar um nível de vida conveniente conduzirá a um saldo de braços que o intenso crescimento demográfico do País contribuirá para avolumar.

Em condições ideais de progresso nacional este excedente seria absorvido, por um lado, pelas demais actividades em desenvolvimento, e em especial pelas actividades industriais; por outro lado, pelas exigências do progresso dos nossos territórios ultramarinos, em especial de Angola e Moçambique.

A medida da viabilidade deste equilíbrio ideal poderá resultar da ponderação de todos os factores em jogo, no plano de uma política geral de desenvolvimento a longo prazo da Nação no seu conjunto, coordenadora de todas as actividades e orientadora de todas as realizações parcelares.

Tão afastados, todavia, como estamos ainda dessas condições ideais e no ambiente restrito de um programa de realizações a curto prazo, como é estruturalmente o Plano de Fomento proposto pelo Governo, parece fora de dúvida que todos os nossos esforços imediatos no sector da agricultura devem ser dirigidos para o aumento da produtividade, como condição que simultâneamente atende os interesses gerais da Nação no seu conjunto e preenche o objectivo fundamental da elevação do nível de vida de uma parte preponderante dos seus habitantes, constituída, como se disse, pela população rural.

4. O aumento da produtividade agrícola põe problemas muito variados, que ultrapassam bastante o domínio das realizações materiais. Estas constituem, todavia, a base indispensável para a resolução do problema de conjunto, e entre elas terão lugar proeminente as que, num país como o nosso, de limitados recursos em terrenos próprios para a agricultura, tenham por fim a melhoria das condições de utilização desses terrenos. Torna-se na realidade indispensável assegurar o máximo

rendimento das terras actualmente exploradas de um modo geral em condições precárias e conquistar para a exploração agrícola rendosa, onde seja economicamente viável, extensas áreas ainda praticamente improdutivas.

Estes objectivos trazem consigo importantes problemas de enxugo e defesa contra a erosão e, em primeiro plano, o problema da rega, em que estão mais interessados os terrenos de sequeiro, mas que mantêm a sua importância em relação aos terrenos de regadio na medida em que a água de que dispõem é em quantidade insuficiente ou só pode ser obtida em condições económicas desvantajosas.

É este o vasto domínio das obras de hidráulica agrícola, às quais há que confiar em grande parte a valorização ao nível de produtividade reclamado pelos interesses nacionais de toda a ordem de cerca de um vigésimo da área total da metrópole, valor este que um estudo mais profundo dos recursos nacionais em terrenos aptos para a agricultura poderá vir a elevar a mais do dobro.

A feição mais importante do problema da rega é-lhe dada pela grande irregularidade da distribuição anual das chuvas, que constitui uma característica do clima metropolitano.

Assim, embora a média anual das chuvas não seja baixa, a precipitação é inexistente ou muito insuficiente para alimentação das terras de cultura durante cerca de uma terça parte do ano. Onde condições locais especiais não facilitem a utilização de águas subterrâneas torna-se necessário, pois, constituir na época das chuvas reservas de água em reservatórios artificiais a utilizar na rega durante os períodos secos.

Estes reservatórios ou albufeiras e as barragens de retenção inerentes têm a sua localização condicionada à existência de condições físicas locais satisfatórias, donde resulta que a sua utilização exige em geral importantes obras acessórias para a condução da água e sua distribuição nos locais da rega.

Desta forma, e sem menosprezar a contribuição dos empreendimentos de menor vulto, a resolução do problema fundamental da rega, como de um modo geral a do enxugo e defesa dos terrenos, está intimamente relacionada com a execução de grandes obras de engenharia, cuja envergadura e contingente rentabilidade imediata as colocam, em regra, fora da esfera de acção da iniciativa particular.

5. O que até aqui se expôs pode resumir-se na conclusão de que as obras de hidráulica agrícola têm de ser consideradas entre as mais importantes realizações materiais sobre que há-de firmar-se o progresso do

País nos seus múltiplos aspectos. Cabe-lhes, portanto, um lugar de destaque nos programas de obras de fomento a empreender pelo Estado, qualquer que seja a política de desenvolvimento nacional adoptada.

Tem sido este, aliás, o ponto de vista uniformemente defendido pela Câmara Corporativa nas repetidas oportunidades em que lhe tem sido dado referir-se ao assunto, e em especial nos seus pareceres sobre as propostas de lei de reconstituição económica e de fomento hidroagrícola, além de outras medidas legislativas dimanadas do Governo na execução daquelas propostas de lei, e, de uma forma mais pormenorizada, na apreciação do Plano de Estudos e Obras de Hidráulica Agrícola de 1938.

Em todos estes pareceres a posição da Câmara Corporativa pôde sempre ser de franco apoio às medidas que o Governo propôs no enunciado e desenvolvimento de uma linha de acção coerentemente prosseguida.

As considerações feitas no relatório que precede a proposta de lei de fomento nacional em apreciação não deixam dúvidas sobre a continuidade dos propósitos do Governo, expressivamente sintetizados na classificação das obras de hidráulica agrícola como as que, de entre todos os melhoramentos fundiários, mais se recomendam pelos seus resultados económicos e pelo seu alcance social.

Não há senão que verificar a correspondência deste critério com as disposições concretas do Plano, traduzidas na distribuição das suas dotações.

6. Ocorre em primeiro lugar comparar as posições da verba global atribuída às obras de hidráulica agrícola em relação à importância total dos investimentos, no Plano de Fomento e na execução da Lei de Reconstituição Económica. Tomando para base, quanto a esta, os elementos constantes do relatório apresentado pelo Governo à Assembleia Nacional em Novembro de 1950, ter-se-iam os seguintes números:

Designação	Em contos	
	Lei n.º 1,914	Plano de Fomento
		Metrópole
Investimento total	7.000:000	7.500:000
Hidráulica agrícola	630:000	496:000
Percentagem	9	6,6

Qualquer conclusão baseada na comparação das percentagens deduzidas seria, porém, de pouco valor, dada a diferença profunda entre os domínios de actividade cobertos pela Lei n.º 1.914 — embora considerada só a parcela relativa à reconstituição económica — e pelo Plano de Fomento.

Indicações mais significativas poderão resultar dos elementos contidos no quadro seguinte, no qual se faz a comparação entre os valores das despesas médias anuais efectivamente realizadas com obras de hidráulica agrícola na vigência da Lei n.º 1.914 e o que corresponde à dotação do Plano de Fomento:

Designação	Despesas em contos				Plano de Fomento
	Lei n.º 1.914				
	No conjunto	1936-1940	1941-1945	1946-1950	
Valores totais...	630:000	93:000	213:000	324:000	496:000
Médias anuais...	42:000	18:600	42:600	(a) 64:800	83:000

(a) Máximo de 107:000 contos em 1947.

A conclusão que interessa registrar é a de que a dotação consignada no Plano de Fomento às obras de hidráulica agrícola vai permitir prosseguir na sua realização em ritmo médio que se compara favoravelmente com o atingido na execução da Lei n.º 1.914.

Pode, pois, concluir-se que foi assegurada no Plano de Fomento uma posição relativa satisfatória às obras de hidráulica agrícola, afastando-se definitivamente qualquer receio de um abrandamento apreciável neste campo de actividade.

E quanto à posição absoluta?

Segundo os dados reunidos — mais adiante reproduzidos com maior pormenor — e as indicações do próprio Plano, é possível resumir a situação do seguinte modo, no que se refere aos valores aproximados das áreas interessadas pelas obras já executadas ou a executar dentro dos seis anos de vigência do Plano de Fomento.

	Hectares
Obras já executadas	14:000
Obras a executar	31:000
	<hr/>
<i>Total</i>	45:000
	<hr/>

Tendo, todavia, presente que as obras do vale do Sorraia, previstas no Plano de Fomento, carecem de ser ulteriormente completadas com as obras de aproveitamento para a irrigação das águas armazenadas nas albufeiras, cuja construção constitui o programa immediato, a área total efectivamente em condições de ser regada no final do período de vigência do Plano de Fomento terá atingido apenas 27:000 ha.

As indicações mais dignas de aceitação de que se dispõe dão para valor da área total a beneficiar pela rega na metrópole cerca de 400:000 ha — não incluindo a mancha pliocénica do Alentejo, que só por si poderá atingir valores desta ordem de grandeza —, dos quais 140:000, correspondentes à expressão actual do plano de estudos e obras de hidráulica agrícola de 1938, foram já objecto de planeamento.

A conjugação destes números com os anteriores tornará legítimas certas apreensões quanto à cadência da realização das obras de rega no quadro geral das necessidades do País.

Aqui, como porventura em relação a outros aspectos fundamentais do Plano de Fomento, poderá desenhar-se um dilema de enunciado evidente, cuja resolução envolve a ponderação das exigências prementes do desenvolvimento da Nação e dos recursos com que é possível contar para as satisfazer, traduzidos no programa de investimentos.

Uma análise satisfatória desta questão estaria manifestamente deslocada neste capítulo do parecer da secção, certo como é que envolve a consideração dos aspectos mais gerais da proposta do Governo.

É todavia possível, mesmo sem sair do sector restrito de que nos estamos ocupando, encarar medidas susceptíveis de conduzir a uma sensível melhoria no que se refere ao ritmo de prosseguimento da obra de rega no nosso país assegurado pelo Plano de Fomento.

7. Deu o Governo especial atenção à tarefa de colonização das áreas beneficiadas pelas obras de fomento hidroagrícola e enxugo de terrenos. Independentemente das verbas atribuídas a outras realizações do foro da colonização interna, é destinada àquelas obras uma dotação de 240:000 contos.

Não tem a secção conhecimento da existência de um plano definido para a aplicação desta avultada dotação.

Parece fora de dúvida, todavia, que se teve em vista habilitar os serviços com os meios indispensáveis para a sua intervenção à medida da conclusão das obras de hidráulica agrícola.

Esta intervenção deverá ter lugar, segundo a doutrina estabelecida, nos casos em que, por falta ou insuficiência da iniciativa particular, se

torne necessária a acção directa do Estado para poderem ser atingidos os objectivos económico-sociais desejados. Tal acção, no domínio abrangido pela rubrica do Plano de Fomento a que nos estamos referindo, consistirá na expropriação dos terrenos beneficiados e na execução dos aldeamentos e outras obras indispensáveis para aquele fim.

Ora a consideração individual dos empreendimentos hidroagrícolas já em regime de exploração, ou que se prevê que o atinjam na vigência do Plano de Fomento, não permitiu à secção antever oportunidades para realização de trabalhos importantes desta natureza.

Merece, porventura, menção particular o caso da campina da Idanha, cujas características especiais originaram apreensões dos serviços competentes quanto à possibilidade de, sem a sua intervenção se operar a transformação em regadio das extensas áreas de sequeiro, em termos de se atingir a intensificação cultural prevista no plano do melhoramento.

A evolução do problema parece, no entanto, não justificar já estas apreensões, pelo menos no grau em que foram traduzidas no projecto de colonização de grande envergadura sobre o qual a Câmara Corporativa teve ocasião de se pronunciar.

Em face da profunda transformação que, no sentido desejado, está a ser operada na campina da Idanha, pelo simples jogo das leis naturais que governam a evolução das condições de exploração dos terrenos beneficiados pela rega, parece mesmo já não ser de prever a necessidade de avultados investimentos em obras de colonização a cargo do Estado nestes terrenos.

E se nos reportarmos aos demais empreendimentos hidroagrícolas já concluídos ou a concluir nos próximos seis anos, chegar-se-á a conclusão semelhante.

Em última análise, como atrás se disse, não pode, pois, a secção considerar justificada a previsão de actividade importante do Estado em obras de colonização relacionadas com o fomento hidroagrícola no período coberto pela proposta do Governo. Tudo o que pode esperar-se é que este período seja aproveitado para a revisão profunda e consequente aperfeiçoamento dos princípios que regulam a actividade da colonização interna no nosso país, como tarefa preparatória para ulterior actuação rendosa. Há, na realidade, neste complexo sector vasto campo para aplicação das atenções dos serviços, com base nos resultados das experiências já realizadas ou em curso de o serem. Esta actividade de estudo, importante como é, não requer, todavia, a inscrição de dotação especial no Plano de Fomento.

Conjugando estas considerações com as que atrás foram feitas sobre

a necessidade de imprimir ritmo mais rápido às realizações da hidráulica agrícola, parece à secção recomendável que à dotação que o Plano de Fomento consigna a estas obras seja acrescentada a verba de 220:000 contos, a deduzir da atribuída à colonização das áreas beneficiadas. Está naturalmente indicado que este reforço vá aplicar-se ao aproveitamento do vale do Sorraia, permitindo que no período do Plano de Fomento sejam concluídas todas as obras de que depende a efectivação da rega dos 18:000 ha que constituem a 1.^a fase daquele aproveitamento. A importância global destas obras, segundo a estimativa feita, deve ser, na realidade, da ordem de grandeza da verba assim reforçada.

8. Fez-se na primeira parte deste parecer uma rápida apreciação geral do Plano de Fomento no que se refere à posição nele atribuída às obras de hidráulica agrícola no seu conjunto.

Interessará agora analisar a composição do programa concreto proposto pelo Governo, tendo em vista essencialmente verificar se, dentro do condicionalismo do montante global da dotação atribuída, foi de facto traduzida nesse programa a seriação mais conveniente para os interesses do País, sem deixar de ter presentes as sujeições de natureza técnica ou outras que em si mesmas condicionem a aplicação estrita deste critério.

9. Com excepção apenas da beneficiação dos campos do Lis, os empreendimentos previstos no Plano de Fomento fazem parte do conhecido Plano de Estudos e Obras de Hidráulica Agrícola de 1938.

A publicação deste plano pelo Governo foi precedida de apreciação da Câmara Corporativa, que lhe consagrou um pormenorizado parecer.

Desnecessário se torna pois reproduzir aqui as indicações completas que então se registaram neste documento relativamente às características essenciais das vinte obras previstas no programa original. Apenas assinalaremos as alterações importantes que, através de uma evolução natural no longo período decorrido desde 1938, foram introduzidas em alguns dos esquemas de aproveitamento ainda não executados neste momento, parte dos quais constitui o programa do Plano de Fomento.

Sem prejuízo deste propósito, considera-se todavia oportuna uma recapitulação de conjunto dos elementos essenciais do Plano de Estudos e Obras de Hidráulica Agrícola de 1938, tal como constavam deste plano e na expressão actual das obras e dos projectos ainda por realizar.

A este fim visa o mapa junto, que já serviu para documentar certos aspectos da apreciação geral que constitui a primeira parte deste parecer.

Situação actual do Plano de Estudos e

Posição actual	Aproveitamentos		Plano de 1938	
	Número	Designação		
Lei de Reconstituição Económica — Obras concluídas	1	Paul de Magos	700	
	2	Paul de Cela	441	
	3	Campos de Loures	700	
	4	Campos de Burgães	181	
	7	Campos de Alvega	438	
	8	Campina da Idanha (1. ^a parte)	1:250	
	9	Veiga de Chaves	1:070	
	5	Vale do Sado inferior (1. ^a parte)	5:304	
	6	Vale do Sado inferior (2. ^a parte)	3:085	
		<i>Total</i>	13:169	
Plano de Fomento (continente) — Obras em curso	10	Campinas de Silves, Portimão e Lagos	1:900	
	12	Vale de Campilhas	1:840	
	20	Campina da Idanha (2. ^a parte)	5:490	
	14	Vale do Sorraia e lezíria de Vila Franca de Xira	39:000	
	—	Campos do Lis (i)	—	
	<i>Total</i>	48:230		
Futuros planos — Obras por iniciar... {	Com projecto	11	Campos do Mondego	18:000
		15	Vale de Vilarça e Sabor	700
		13	Campina de Faro	750
	Sem projecto	14	Vale do Sorraia (continuação)	—
		16	Campos do Ribatejo	12:700
		17	Campos de Tavira e Vila Real de Santo António	3:000
		18	Vale do Sado inferior (3. ^a parte)	6:291
		19	Vale do Sado superior	3:160
			<i>Total</i>	38:310
	<i>Total geral</i>	106:000		

- (a) Entregues às associações de regantes e beneficiários. Sublinhados os aproveitamentos já em regime
 (b) Não considerados 3:000 ha de sapais, cujo aproveitamento está dependente da construção de obras
 (c) Possibilidade de rega dependente e obras a executar para além do Plano de Fomento.
 (d) Elementos anteriores a 1944.
 (e) A conjugar com a 2.^a parte das obras da campina da Idanha. Custo médio final por hectare: 15:440\$.
 (f) Valores provisórios.
 (g) Poderá descer sensivelmente com o prosseguimento do aproveitamento.
 (h) Aproveitamento hidroeléctrico predominante.
 (i) Não faz parte do plano de 1938.
 (j) Não inclui os campos do Lis.
 (l) Só consideradas as despesas das obras de interesse hidroagrícola.

Obras de Hidráulica Agrícola de 1938

Áreas interessadas — Hectares			Energia hidroeléctrica produtível total 10 ⁶ kWh		Custos			
Actuals	Em exploração		P ano de 1938	Actual	Totais Contos		Por hectare beneficiado	
	Inicial	Normal (a)			Plano de 1938	Actual	Plano de 1938	Actual
535	—	535 (1939)	—	—	8:700	9:465	12:400\$00	17:690\$00
455	—	455 (1940)	—	—	3:700	4:683	8:300\$00	10:290\$00
737	—	737 (1940)	—	—	4:700	6:630	6:600\$00	8:990\$00
168	—	168 (1939)	—	—	3:700	4:210	20:600\$00	25:060\$00
422	—	422 (1939)	—	—	2:550	2:860	5:800\$00	6:780\$00
1:250	1:250	—	2,0	5,0	38:500	68:553	30:800\$00 (e)	54:840\$00
1:070	—	1:070 (1949)	—	—	13:300	30:616	12:430\$00	28:610\$00
9:613	(b) 6:613	—	7,3	7,3	116:450	(f) 300:000	13:900\$00 (f)	45:370\$00
14:250	7:863	6:387	9,3	12,3	260:800	427:17	13:400\$00	29:970\$00
1:900	—	—	3,5	1,7	39:000	114:500	20:500\$00	60:260\$00
1:935	—	—	0,5	0,5	14:720	87:700	8:000\$00	45:320\$00
6:750	5:000	—	—	—	28:800	55:000	5:200\$00	8:150\$00
(c) 18:462	—	—	37,5	30,0	312:000	588:000	8:000\$00 (g)	31:300\$00
2:145	—	—	—	—	—	98:700	— (l)	32:630\$00
31:192	5:000	—	41,5	32,2	394:500	845:200	8:200\$00	27:100\$00
50:000	—	—	128,5	287,0	162:000	(d) 706:000	9:000\$00	—\$—
1:744	—	—	119,0	121,0	80:000	(d) 176:000	(h) 114:300\$00	—\$—
750	—	—	—	—	7:500	(d) 11:250	10:000\$00	—\$—
20:538	—	—	—	—	—	—	—\$—	—\$—
12:700	—	—	5,0	—	139:700	(d) 149:700	11:000\$00	—\$—
7:500	—	—	0,5	20,0	36:000	(d) 120:000	12:000\$00	—\$—
6:291	—	—	0,6	0,6	69:201	—	11:000\$00	—\$—
3:160	—	—	2,0	2,0	37:920	—	12:000\$00	—\$—
102:683	—	—	255,6	435,6	463:100	—	12:000\$00	—\$—
148:125	12:863	6:387	306,4	475,1	(j) 1.118:000	—	10:600\$00	—\$—

de reembolso ao Estado.
de defesa.

Embora não façam parte do plano de 1938 as obras do rio Lis, que só mais recentemente foram abordadas — e neste ponto há ligeira rectificação a introduzir na indicação do Plano de Fomento —, pareceu conveniente referi-las no mesmo mapa.

Desta forma ficam reunidos os elementos necessários para desenhar o actual panorama de conjunto das actividades do Estado em matéria de obras hidroagrícolas no continente, representadas pelas obras já em exploração, pelas previstas para execução na vigência do Plano de Fomento e ainda pelas incluídas em programas de futura realização conhecidos.

10. Está fora da intenção deste parecer, nem se afigura útil para a sua finalidade, fazer referências mais demoradas do que as que se contêm nos elementos do mapa quanto ao estado actual de execução do plano de fomento hidroagrícola de 1938.

Parece, no entanto, conveniente produzir alguns comentários nesta curta introdução à apreciação do programa elaborado pelo Governo para realização nos próximos seis anos.

O primeiro dirá respeito ao risco, que porventura terá influenciado o dimensionamento desta parcela dos empreendimentos previstos no Plano de Fomento, de um julgamento de excessivo rigor aritmético da capacidade de execução do País em matéria de obras hidroagrícolas, com base nos resultados efectivamente verificados na vigência da Lei de Reconstituição Económica.

Este aspecto mereceu profunda atenção da Câmara Corporativa, por isso que envolve a propriedade de algumas considerações essenciais produzidas neste parecer.

É um facto que a cadência média de realizações das obras do plano de 1938 se cotou até agora em valores muito aquém das previsões deste plano e, em qualquer caso, relativamente modestos.

A interpretação desta conclusão tem de ter presente, todavia, a singularidade da fase inicial de realização de um programa a todos os títulos notável.

Há em primeiro lugar que recordar que esta fase quase coincidiu com o período das mais pesadas dificuldades, de que se ressentiram todas as nossas actividades essenciais, da última guerra e do pós-guerra.

Mais importantes, todavia, terão sido os factores de amortecimento provenientes da necessidade preliminar de constituir no País, à custa de experiência própria, só susceptível de ser adquirida gradualmente, e pelo seu próprio esforço, um escol de técnicos capaz de tomar sobre os seus ombros as tarefas de elaboração dos estudos e dos projectos e a

orientação e execução das obras de grande envergadura a executar na metrópole e no ultramar.

Estas considerações, se em si contêm a base para uma apreciação justa dos resultados obtidos, servem sobretudo para fundamentar a convicção da secção sobre as possibilidades de um acelaramento sensível do ritmo médio de trabalho até aqui verificado.

É interessante, sob este aspecto, registar que este ritmo, segundo os elementos contidos no relatório do Governo sobre a execução da Lei de Reconstituição Económica, no capítulo respeitante ao Ministério das Obras Públicas, chegou em anos recentes a atingir valores da ordem de 100:000 contos anuais.

Nos últimos anos estes valores sofreram acentuada redução, que não parece de atribuir a outras razões além da diminuição das dotações orçamentais.

A imediata conclusão a tirar, importante para a formulação de um parecer sobre as previsões do Plano de Fomento neste capítulo, é a de que não será difícil efectivá-las. Na verdade, a secção pensa que seria possível ultrapassá-las sensivelmente.

11. Outro comentário que aqui se formula, apenas em termos genéricos, diz respeito aos elementos que o quadro atrás apresentado fornece sobre a exploração das obras de rega já em serviço.

Mostram esses elementos que das nove obras concluídas na vigência da Lei de Reconstituição Económica, num total de cerca de 14:000 ha — das quais sete (4:600 ha) em regime normal de regadio —, apenas duas (950 ha) iniciaram já o reembolso ao Estado dos dispêndios realizados com a sua execução.

Ignora a secção, porque não pôde documentar-se sobre o assunto no escasso tempo de que dispôs, se algumas circunstâncias especiais há que justifiquem este facto. Merece-lhe ele, entretanto, esta rápida referência ao problema da retribuição ao Estado dos seus investimentos nas obras de rega. Sejam quais forem os pormenores estabelecidos ou a estabelecer para garantir a justa aplicação deste princípio, parece importante que o Estado assegure efectivamente essa retribuição na medida e na cadência permitidas pela valorização real das terras, a partir do momento em que essa valorização se verifique.

Vai na efectivação deste princípio, porventura, uma parcela importante das possibilidades que ao Estado se oferecem de intensificar, como parece indispensável na escala real das exigências mais nítidas do progresso da Nação, a sua actividade no fomento hidroagrícola.

E, sem outra pretensão além da de aflorar alguns aspectos importantes inerentes a esta actividade, far-se-á ainda uma referência ao problema da utilização das obras de rega. Na verdade, a exploração e conservação destas obras envolve responsabilidades e dificuldades de ordem técnica e administrativa, que não encontram possivelmente paralelo em outros empreendimentos de grande envergadura. Poderão as associações de regantes e beneficiários, que estão na base do sistema actual, constituir uma solução satisfatória para o problema?

Até agora estas questões, bem como outras, tais como a da colonização dos terrenos beneficiados — ainda por ensaiar os seus primeiros passos —, não têm tido grande acuidade, pois são individualmente pouco extensas, na sua grande maioria, as obras de rega já em regime de exploração regular.

A recente conclusão dos primeiros empreendimentos de grande envergadura, aos quais virão somar-se, em breve, as realizações do Plano de Fomento, confere certa premência à resolução destes problemas.

Por isso a secção dá todo o valor ao reconhecimento, pelo Governo, da importância do assunto, expressa no relatório preambular do Plano de Fomento pela referência à necessidade de revisão do regime jurídico e das condições de financiamento e de exploração das obras hidroagrícolas.

12. Na apreciação do programa de obras hidroagrícolas proposto no Plano de Fomento há em primeiro lugar que ter em conta que a realização de obras desta natureza tem de ser precedida da elaboração de complexos e demorados estudos preliminares e projectos de execução.

Esta circunstância tornaria *a priori* inviável qualquer modificação importante do programa de obras — aliás todas já em execução mais ou menos adiantada — proposto para realização nos próximos seis anos.

Interessa desde já esclarecer, todavia, que a secção não encontrou no seu exame oportunidade para lamentar este facto. Na realidade as obras previstas têm todas inegável interesse e não há lugar para objecções quanto à primazia que o Governo entendeu dever atribuir-lhes no quadro das possibilidades da dotação global disponível.

13. De entre as obras propostas cabe às do vale do Sorraia lugar preponderante. Como já se disse, este empreendimento — como os demais previstos no Plano de Fomento para o continente, com excepção da beneficiação do vale do Lis — faz parte do Plano de Estudos e Obras Hidroagrícolas de 1938, que considerou sob esta rubrica a beneficiação

de 39:000 ha de terrenos no vale do Sorraia e na lezíria de Vila Franca de Xira. No Plano de Fomento incluiu-se apenas uma 1.^a fase deste empreendimento, que, uma vez completado com as obras complementares de rega, enxugo e defesa previstas no projecto, permitirá a beneficiação dos blocos da Rainha e de Pancas, que constituem o baixo Sorraia e a lezíria de Vila Franca de Xira, num total de 18:462 ha de terras de reconhecida fertilidade.

As obras a realizar por agora são constituídas pelas albufeiras e centrais hidroeléctricas de Maranhão e de Montargil. O projecto é sensivelmente o publicado no relatório da Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola de 1945, com algumas modificações. Entre estas avultam as relativas ao aumento da capacidade das albufeiras — respectivamente de 127 para 205,4 e de 92,4 para 164,4 milhões de metros cúbicos — obtido pela elevação de 2 e 1 m dos coroamentos das barragens e pela instalação de comportas nos descarregadores de superfície.

Com esta importante ampliação da capacidade de armazenagem das duas albufeiras aumentarão apreciavelmente as possibilidades de utilização das duas obras incluídas no Plano de Fomento e será provavelmente possível considerar a rega do vale do Sorraia — relegada no projecto inicial para uma 2.^a fase — ou de outras áreas dominadas pelo sistema, independentemente da construção das restantes albufeiras já encaradas em princípio — Fragusta e Divor.

Por outro lado, a ampliação das albufeiras de Maranhão e Montargil ocasionará o aumento da energia estival, produzida nas respectivas centrais hidroeléctricas, de 21,6 para 30 milhões de kilowatts-hora, com as importantes vantagens consequentes para a economia do sistema.

Desta forma o projecto do vale do Sorraia constituirá, senão o primeiro exemplo, pelo menos a primeira demonstração em escala notável da aplicação prática do princípio da utilização para fins múltiplos das grandes obras hidráulicas.

Este princípio, que é justo registar que está claramente enunciado desde longa data pelos departamentos responsáveis do Governo, é basilar para a economia das obras de rega e, de uma forma mais geral, para a economia do País, que exige que seja assegurado o mais rendoso aproveitamento dos seus limitados recursos hidráulicos e a maior rentabilidade dos investimentos aplicados em obras tão dispendiosas.

No que se refere ao problema da rega, a abolição definitiva de qualquer tendência para o divórcio dos diversos aspectos da utilidade das obras hidráulicas é condição muito importante para a viabilidade da ex-

ploração das grandes obras a empreender no País, em termos de assegurar o reembolso ao Estado dos capitais empenhados nessas obras.

14. As restantes obras a realizar no continente segundo o Plano de Fomento, embora de menores proporções que a do Vale do Sorraia, têm uma importância muito maior do que a que corresponde às dotações atribuídas. São, na realidade, empreendimentos já em adiantada fase de execução, alguns mesmo quase concluídos.

A beneficiação da *campina de Silves, Portimão e Lagoa* foi já objecto de ampla apreciação da Câmara Corporativa e não há aqui senão que anotar que a sua importância se tornou ainda mais evidente desde a data desse parecer (1938), sobretudo nos seus aspectos sociais.

É de facto uma obra muito cara, mas cuja execução dificilmente poderia ser adiada, em presença das precárias condições de vida das numerosas famílias instaladas numa das mais áridas regiões do País em regime de acentuada divisão das terras.

Está adiantada a execução da rede de canais e foi já iniciada a construção da albufeira na ribeira de Arade, com a capacidade de cerca de 27 milhões de metros cúbicos.

Há apenas que prosseguir estas obras com o maior ritmo possível e completá-las com as centrais hidroeléctricas, estação elevatória e obras de defesa, de que depende a utilização efectiva do empreendimento.

A beneficiação do *vale de Campilhas* inclui a construção, já adiantada, da barragem, que, com a rede de canais, central hidroeléctrica para a elevação de água para a várzea de S. Domingos, sistemas de enxugo e outros trabalhos complementares, permitirá a rega de 1:840 ha de terrenos susceptíveis de notável valorização. Esta circunstância assegura o interesse económico do projecto, apesar do elevado dispêndio por hectare regado. Mas não é menor o interesse social representado pela fixação em região hoje fracamente povoada de um efectivo apreciável da população a braços com as famigeradas crises da zona alentejana.

As obras da *campina da Idanha* estão próximo da sua conclusão.

Dos 8:000 ha abrangidos pelo projecto inicial, já várias vezes objecto de referência na Câmara Corporativa, estão neste momento entregues ao regadio cerca de 6:250 ha. A obra que há a fazer consiste no completamento da rede de canais, que irá permitir a rega dos restantes 1:750 ha.

A obra do *rio Lis*, a última das obras do Plano de Fomento a que

temos de referir-nos no que diz respeito ao continente, foi estudada e empreendida pela Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos à margem do plano de estudos e obras de 1938, a cargo da extinta Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola.

A explicação está em que ao interesse para a agricultura desta obra se sobrepôs a necessidade de reconstrução do leito do rio Lis e beneficiação da sua foz, dentro do programa geral de melhoramentos dos cursos de água, da competência daquela Direcção-Geral. A vantagem para a economia do empreendimento e para as condições de exploração da área agrícola beneficiada resultantes desta conjugação das duas finalidades não carece de demonstração.

A dotação atribuída no Plano de Fomento, comparada com o custo global das obras, que será de cerca de 100:000 contos, dá a medida do seu adiantamento actual.

No que respeita à agricultura, as obras de enxugo e de rega incluídas no projecto interessam 2:145 ha de bons terrenos, até agora improdutivos pelas deficientes condições de escoamento e pelo carácter torrencial do próprio rio e dos seus afluentes, que arrastam na época das cheias grande quantidade de aluviões provenientes da erosão dos terrenos nas zonas de montante da sua bacia e que gradualmente destruíram o seu leito.

Está no caso do Lis um exemplo típico da necessidade geral da conjugação das obras hidráulicas com o povoamento florestal e revestimento vegetal das bacias hidrográficas respectivas, indispensável para combater a erosão, que está na origem de assoreamentos susceptíveis de comprometer sèriamente a utilidade daquelas obras.

A secção está segura de que este aspecto não deixará de ser considerado pelo Governo no seu acentuado valor para a integridade e proveito das dispendiosas obras em curso no vale do rio Lis.

E estamos ainda em presença de um bom exemplo de consideração simultânea dos problemas de interesse hidroagrícola e de outros concorrentes na mesma bacia hidrográfica — no caso do rio Lis, as obras de regularização do troço fluviomarítimo e de protecção exterior da sua foz. Desta forma é possível onerar a rega, no regime geral de financiamento e de exploração estabelecido para as obras de fomento hidroagrícola, apenas com uma parcela dos encargos que corresponderiam ao custo da obra isolada.

15. Resta referirmo-nos aos aproveitamentos hidráulicos da ilha da Madeira. Trata-se de um vasto plano de obras hidroagrícolas e hidroeléctricas, individualmente de envergadura relativamente pequena, mas que

no seu conjunto constituem uma solução harmoniosa e cabal de problemas cujo enunciado tem sido feito por gerações sucessivas e que são, na realidade, da maior importância para a economia da ilha.

Tais problemas foram finalmente equacionados pelo Governo no plano de trabalhos publicado em 1943 e cuja execução tem progredido desde então com uma regularidade notável.

Incluía esse plano catorze pequenos aproveitamentos hidroagrícolas distribuídos por toda a ilha, conjugados com a produção de energia hidroeléctrica em oito centrais.

Referindo-nos pròpriamente aos aspectos de fomento agrícola, está praticamente concluída a 1.^a fase dos trabalhos, compreendendo os aproveitamentos de Machico e Caniçal, Ribeira Brava e Câmara de Lobos e da Ponta do Pargo e Calheta, os mais importantes do plano, garantindo a rega de 2:250 ha. O Plano de Fomento encara a execução da 2.^a fase, que compreende os restantes onze aproveitamentos previstos no programa, interessando uma área de 861 ha e entre os quais tem lugar de particular importância a beneficiação da zona entre o Funchal e o Machico, que inclui o abastecimento de água à cidade do Funchal.

No seu conjunto, é de mais de 3:100 ha beneficiados pela rega — cerca de 30 por cento da área de regadio em toda a ilha à data do início das obras — e de 5:830 kW de potência hidroeléctrica — só por si largamente superior à anteriormente instalada em toda a ilha — o saldo da interessantíssima obra, sem dúvida motivo de orgulho da técnica nacional, que deu as mais brilhantes provas, quer na sua concepção, quer na sua execução, esta dificultada por condições topográficas muito desfavoráveis.

A efectivação do plano de povoamento florestal, que a Câmara Corporativa já teve ocasião de apreciar favoravelmente e a que o Governo faz referência explícita no Plano de Fomento, constituirá o complemento indispensável das obras de hidráulica agrícola, impedindo a erosão e aumentando a reserva de águas subterrâneas, que desempenham um papel muito importante na agricultura da ilha.

16. A rápida análise que acabamos de fazer das características essenciais dos empreendimentos hidroagrícolas que compõem o programa que o Governo se propõe realizar nos próximos seis anos demonstra claramente a acentuada importância económica e social dessas obras.

A secção não põe dúvidas em reconhecê-lo e, como já foi dito, não tem argumentos a opor à preferência que lhes foi dada pelo Governo.

Aliás, deixando por referir outras circunstâncias evidentes que po-

dem, só por si, condicionar fortemente a oportunidade de efectivação de empreendimentos desta natureza, não pode ser esquecido que em programas a realizar a curto prazo, como é o do Plano de Fomento proposto pelo Governo, dificilmente poderão ser contempladas obras importantes cujos estudos preparatórios e projectos de execução, sempre complexos e morosos, não tenham sido concluídos previamente.

Resulta, como corolário lógico, o cabimento neste parecer de algumas considerações que, com vista à preparação de futuros planos, em seguida se formulam.

17. Dos empreendimentos hidroagrícolas previstos no Plano de Fomento já pusemos em particular posição de importância os aproveitamentos a realizar no vale do Sorraia e lezíria de Vila Franca de Xira, com base na construção das albufeiras de Maranhão e Montargil, que constituem a 1.^a fase por agora encarada. Independentemente do interesse em assegurar a maior rapidez possível no prosseguimento da construção do sistema projectado, não pode deixar de ser atribuído relevo ao significado desta 1.^a fase dos trabalhos como passo importante, a que se soma a realização das obras periféricas do vale do Sado (em grande parte já executadas) e da ribeira de Campilhas (contemplada no Plano de Fomento), para a resolução gradual do problema, de transcendente interesse nacional, da irrigação do Alentejo.

A associação com este problema das obras do Sorraia já foi explicitamente mencionada no projecto respectivo, em cuja memória, publicada no relatório da Junta Autónoma das Obras de Hidráulica Agrícola de 1945, pode ler-se:

Sendo a rega o fim primário das albufeiras de Montargil e Maranhão, a utilização dos escoamentos entrados nestas albufeiras para produzir energia hidroeléctrica merece consideração pelo carácter estival da energia produtível e pelas suas condições económicas. Esta energia leva consigo a possibilidade de ajudar a resolver eficazmente o problema posto do aproveitamento das zonas pliocénicas do sul do Tejo — avaliadas entre este rio e o Sado em 300:000 ha —, onde a colonização poderá ter grande eficácia, desde que ao pequeno regadio se ofereça energia barata e na época própria, para bombagem de rega.

Desde a data do projecto a que nos referimos o problema da rega do Alentejo evoluciona, no entanto, francamente no sentido quer da

consideração de áreas muito mais amplas susceptíveis de rega, quer de um melhor esclarecimento de alguns dos seus aspectos fundamentais, quer ainda de uma mais perfeita definição da sua posição perante outros problemas de interesse nacional, como o da energia hidroeléctrica.

Não faltam mesmo sugestões concretas que, embora possam conduzir a rever certos projectos já delineados — como o da rega dos campos do Ribatejo —, se harmonizam satisfatoriamente com as obras realizadas ou em curso de realização e que poderão constituir rumos prometedores para os necessários estudos definitivos.

Se este parecer não comporta uma mais detida referência a este problema, caberá nele, sem dúvida, a recomendação que a secção entende dever formular no sentido de que tais estudos sejam considerados pelo Governo entre os mais importantes no prosseguimento da sua obra de fomento hidroagrícola.

18. Outro problema que se afigura dever merecer menção especial é o da beneficiação dos campos do Mondego.

Já em pareceres anteriores — entre eles os relativos ao Plano de Estudos e Obras de Hidráulica Agrícola (1938) e ao projecto de lei da electrificação nacional (1944) — a Câmara Corporativa se referiu à importância deste empreendimento.

Do ponto de vista hidroagrícola, que não é o único aspecto notável da obra, torna-se cada vez mais premente a necessidade de dar remédio eficaz à situação actual, sucessivamente agravada, de uma extensa área de terrenos marginais a jusante de Coimbra, tornados improdutivos pela invasão indisciplinada das águas do rio, e impedir o progresso alarmante deste processo de esterilização de terrenos de grande fertilidade.

O projecto inicial, previsto no Plano de Estudos e Obras de Hidráulica Agrícola de 1938, foi orientado pelo propósito da pluralidade dos objectivos das obras a realizar, compreendendo essencialmente a protecção das encostas contra a erosão pelo povoamento florestal e a regularização dos caudais do rio pela construção de quatro grandes albufeiras nas cabeceiras dos principais afluentes, com aproveitamento sucessivo das águas armazenadas para a produção de energia eléctrica e para a rega.

Beneficiavam-se pelas obras de rega e de enxugo 18:000 ha de terrenos no vale do Mondego e produziam-se cerca de 130×10^6 kWh de energia eléctrica, temporária e permanente.

Posteriormente (1940) o projecto foi ampliado consideravelmente, passando a incluir a beneficiação dos campos de Cantanhede ao Vouga,

além dos campos do Mondego, num total de 50:000 ha, e a produção de cerca de 290×10^6 kWh de energia hidroeléctrica.

A envergadura deste empreendimento, de longe o mais importante no duplo aspecto de área beneficiada e de energia produzida, pode medir-se por estes números e ainda pelo seu custo, orçamentado em 706:000 contos em 1940. Esta será, provavelmente, a razão mais importante do adiamento da sua execução, que não logrou ainda ser considerada no Plano de Fomento.

Todavia, o problema da beneficiação das margens do troço inferior do Mondego persiste em toda a sua importância; melhor dizendo, torna-se cada vez mais premente e de mais dispendiosa resolução.

Desde que se entenda, como parece de admitir, que não deverá diminuir-se a envergadura do programa de conjunto para que possam ser colhidos os benefícios inerentes à multiplicidade dos seus fins, a solução estará talvez na sua decomposição em fases sucessivas, dando-se natural primazia às obras que mais directamente interessem ao problema fundamental. Em qualquer caso pensa a secção que é conveniente encarar a questão logo que possível.

19. Parece à secção oportuno fazer ainda uma referência à importância económica e social da valorização agrícola da vasta região do Algarve. A questão não está de forma alguma descurada e basta para o confirmar a inclusão no plano de estudo e obras de 1938 de três obras distintas de interesse directo para esta região, tendo por objectivo a beneficiação da campina de Silves, Portimão e Lagoa, da campina de Faro e dos campos de Tavira e Vila Real de Santo António. Destes empreendimentos tem o primeiro a sua realização assegurada pelo Plano de Fomento, estando já em franco curso as respectivas obras.

Quanto às restantes, estão ainda por elaborar os respectivos projectos de execução, de que são já conhecidos através do plano de 1938 as suas características essenciais e o seu alcance prático.

É fora de dúvida que estas realizações correspondem a um avanço sensível no caminho da resolução do problema, que, todavia, merece ser considerado em maior escala, assegurando-se-lhe ao mesmo tempo lugar entre os mais importantes a resolver no prosseguimento da obra nacional de fomento hidroagrícola.

O povoamento florestal das áreas montanhosas do Norte do Algarve, com o fim de obstar ao progresso de uma erosão muito activa, constituirá uma medida de grande importância no plano de conjunto de recuperação e valorização pela hidráulica agrícola de áreas muito ex-

tensas de terrenos eminentemente próprios para a agricultura e cuja fertilidade natural está comprometida pelos assoreamentos.

Uma parte importante das áreas a beneficiar é constituída pelos característicos sapais que se estendem por todo o litoral algarvio, perfazendo cerca de 8:000 ha de terrenos hoje livremente invadidos pelas marés.

Só os sapais de Faro, Olhão e Tavira atingem uma área de cerca de 5:000 ha. A eles se refere especialmente uma circunstanciada exposição dirigida à Câmara Corporativa pelo Governo Civil de Faro e que foi objecto de atento exame na preparação deste parecer. O que nesta exposição se diz em demonstração da importância e premência da beneficiação daqueles terrenos equivale a uma recomendação insistente no sentido da resolução de um problema que na realidade à secção se afigura caber entre os mais dignos de consideração no quadro dos interesses económicos e sociais do País.

20. No plano destas considerações sumárias sobre futuros empreendimentos hidroagrícolas de nítido interesse poderia ainda fazer-se referências a outras obras que, embora de menor vulto, oferecem manifesto interesse.

Entre estas obras está, por exemplo, a irrigação da Cova da Beira, zona de cerca de 7:000 ha de terrenos férteis de aluvião, já hoje em regime de regadio, embora nas condições precárias resultantes da sujeição ao regime de chuvas. Este empreendimento não figurou explicitamente no programa de 1938. Mas já nessa época estava claramente reconhecido o seu interesse e decidido o seu estudo, como foi registado no parecer da Câmara Corporativa sobre aquele programa.

Associava-se o problema com o da irrigação do Ribatejo, utilizando as águas armazenadas na barragem de Valhelhas. A evolução do assunto nos quinze anos decorridos desde a sua primeira consideração poderá exigir uma revisão das soluções encaradas, porventura no sentido da sua inserção num plano mais vasto de aproveitamento para fins de rega e de energia das águas do Alto Zêzere e Alto Mondego.

Em qualquer caso haverá que reconhecer que o longo período decorrido não diminuiu o interesse do assunto.

Outro exemplo de aplicação aparentemente prometedora das actividades de fomento hidroagrícola está na beneficiação pela rega de uma extensa área litoral muito povoada, de cerca de 5:000 ha, que se estende pelos concelhos de Póvoa de Varzim, Esposende e Barcelos, hoje explorada em difíceis condições, que podem servir de exemplificação do entra-

nhado amor à terra da gente portuguesa e da sua perseverança e engenho na defesa das terras contra os desfavores da natureza.

Sobre o assunto foi presente à Câmara Corporativa uma representação do Grémio da Lavoura da Póvoa de Varzim, na qual são invocados argumentos muito compreensíveis e que não podem deixar de ser acolhidos com profunda atenção, para demonstrar a premência do problema.

É interessante registar que a Junta de Colonização Interna, através do Fundo de Melhoramentos Agrícolas, tem encarado com muito interesse a ajuda à lavoura desta região. Mas certamente a solução satisfatória deste problema, cuja importância absoluta nos campos social e económico é evidente, requer medidas de envergadura que não podem ser efectivadas por esta via. É nitidamente um problema do foro da hidráulica agrícola.

Para não deixar sem alguma referência neste local do parecer um empreendimento previsto no programa de obras hidroagrícolas de 1938, aliás já com projecto definitivo de execução organizado, citaremos ainda o aproveitamento dos vales de Vilarça e do Sabor.

Inicialmente prevista para a irrigação de 700 ha de terrenos, esta obra viu ulteriormente o seu interesse para a agricultura consideravelmente aumentado com a ampliação da área beneficiada para 1:700 ha.

As vantagens mais importantes deste aproveitamento continuam, no entanto, a verificar-se no campo hidroeléctrico, com a possibilidade de produção de cerca de 120×10^6 kWh anuais em condições muito favoráveis.

Sem diminuir o seu interesse para a agricultura, e assinalando-o como mais um exemplo muito expressivo dos benefícios que para a economia da rega pode trazer a multiplicidade das utilizações simultâneas de um mesmo aproveitamento, é, portanto, no aspecto da produção de energia que o assunto poderá merecer atenção, em ligação com o problema do aproveitamento integral da bacia do Douro.

21. As notas anteriores, em que não pode ver-se qualquer intenção de enumeração exaustiva dos empreendimentos dignos de consideração em futuros programas, demonstram a vastidão da tarefa de estudo que há que empreender paralelamente com a efectivação do programa proposto pelo Governo para realização nos próximos seis anos.

Alguns dos empreendimentos que a esta secção se afiguram mais urgentes excedem já o domínio do Plano de Estudos e Obras de Hidráulica Agrícola de 1938. Por outro lado, o tempo decorrido desde a elaboração

deste valioso trabalho, a evolução natural das suas premissas e o melhor conhecimento de certos aspectos das exigências do progresso nacional estreitamente relacionadas com o seu domínio, tornam necessária a revisão de grande parte do programa ainda por executar.

Parece pois à Câmara Corporativa recomendável que, para que não seja comprometida a continuidade das realizações de fomento hidroagrícola e o seu prosseguimento possa ser assegurado nas condições de maior benefício para os interesses nacionais no seu conjunto, se proceda dentro do prazo de vigência do Plano de Fomento à elaboração de um novo plano orientador dos futuros empreendimentos. Deverá nele necessariamente ser assegurada em nível conveniente a coordenação dos aproveitamentos hidroagrícolas com as demais possibilidades de utilização dos recursos hidráulicos do País, em especial no campo da produção de energia.

Estão envolvidos nesta coordenação não só os interesses nacionais, que não podem ser vistos isoladamente, como até a própria economia da exploração das obras de rega — aspecto cuja importância não pode ser esquecida.

Vários dos exemplos de realizações em curso, ou, pelo menos, já encaradas pelo Governo, contêm em si uma demonstração sugestiva das vantagens desta orientação.

Não estão, pois, em causa princípios novos, mas sim doutrina de valor já reconhecido pelos serviços responsáveis. E à secção apenas se oferece desejar que ela venha presidir à elaboração do novo plano preconizado.

Portos

1. As comunicações de relação e de transporte são consideradas em todos os países como elementos fundamentais da sua estrutura económica.

Este princípio genérico tem para o nosso país um sentido muito especial no que se refere às comunicações marítimas, em virtude da configuração e posição geográfica da metrópole e da dispersão do território nacional.

Profundamente reflectidas na história do nosso desenvolvimento, estas características imutáveis continuam a ter de ser contadas entre as realidades mais significativas sobre que tem de apoiar-se a defesa e o progresso económico do País.

Implica o reconhecimento deste facto o desenvolvimento das frotas de guerra e mercantes nacionais e, paralelamente, o apetrechamento portuário da metrópole e do ultramar.

Num ponto de vista estritamente económico, estão na dependência directa destas medidas importantes actividades nacionais que há todo o interesse em valorizar e desenvolver: o comércio marítimo, a pesca e as indústrias derivadas — estas ocupando, só por si, um efectivo populacional que já hoje é de mais de 100:000 pescadores e operários.

Justifica-se, pois, o carinho que o Governo tem consagrado às obras de portos, traduzido no processo contínuo e metódico de restauração e melhoramento do apetrechamento portuário do País, praticamente iniciado com a promulgação da lei de portos em 1926 e posteriormente continuado ao abrigo de uma vasta teoria de medidas legislativas, de que constituem peças fundamentais os planos de obras portuárias de 1929 (1.^a fase), de 1944 (2.^a fase) e de 1946 (porto de Lisboa).

Neste como em tantos outros sectores fundamentais da vida nacional houve que partir de uma situação de extremo atraso.

E, assim, apesar da importância do esforço desenvolvido e do progresso apreciável já verificado, está ainda longe de se poder considerar atingida uma posição satisfatória em relação aos interesses e às possibilidades da Nação.

O propósito do Governo de assegurar a continuidade da sua obra de apetrechamento portuário do País na vigência do Plano de Fomento, a par das demais medidas planeadas para o desenvolvimento nacional, não pode deixar, pelo que fica dito, de merecer todo o apoio desta secção da Câmara.

2. Os elevados dispêndios a que conduzem as obras de portos tornam indispensável que a sua execução obedeça a um sã critério, tendo em vista assegurar condições de rendimento compensador do grande esforço financeiro exigido.

Este cuidado tem de reflectir-se não só na escolha dos portos a melhorar como também na definição da prioridade das diversas obras a executar em cada porto.

Neste duplo aspecto reconhece esta secção que se mantém a validade dos conceitos gerais que orientaram o Governo na actuação desenvolvida até agora e que especialmente informaram o plano da 2.^a fase de obras portuárias de 1944.

A propósito deste plano foi definida uma doutrina cujo acerto a experiência tem já confirmado e que nada permite supor que venha a ser desmentido no futuro.

No que se refere aos portos sobre que deve incidir o esforço de restauração e melhoramento, o problema tem de ser visto separadamente

em relação aos portos comerciais e de pesca. Quanto aos primeiros, a tendência, justificada por razões óbvias de economia e de rendimento dos capitais investidos para a concentração dos esforços nos portos comerciais de maior importância, tem de admitir como limitação a necessidade de atender as exigências de certos centros industriais e zonas de produção, uns e outros muito importantes para a economia do País e que não são satisfatoriamente servidos por aqueles portos.

Este critério da limitação da distância máxima aos portos comerciais pode ser reforçado apreciavelmente em relação a certas mercadorias (cortiças, matérias-primas, produções regionais, etc.) que não suportam os encargos dos transportes terrestres a maiores distâncias.

E, assim, num programa conveniente, se não podem deixar de reflectir-se as vantagens da concentração dos portos comerciais, tem de ser considerado, além das instalações portuárias principais um certo número de portos comerciais secundários ao serviço directo de regiões produtoras de grande valor económico, com natural preferência para os que apresentem condições reais ou potenciais de tráfego importante.

Um raciocínio sobre as necessidades e o interesse da cabotagem conduz a conclusões semelhantes e contribui para conferir aos portos secundários uma posição importante no esquema geral do apetrechamento portuário do País.

Quanto aos portos de pesca, o problema encontra uma definição simples na necessidade de garantir condições satisfatórias de funcionamento e de progresso aos centros piscatórios de maior importância no plano dos interesses gerais da Nação.

No que se refere à ordem de execução dos diferentes melhoramentos que compõem o programa para cada instalação portuária afigura-se a esta secção dever persistir o critério que dá preferência às obras destinadas a assegurar para cada porto condições satisfatórias de acesso e de abrigo à navegação que dele se utiliza.

Paralelamente haverá, todavia, que encarar a execução de um programa mínimo de obras interiores de acostagem e tráfego e de equipamento dos cais que garanta condições iniciais de exploração comercial, com base nas quais possam ter curso as forças económicas que, só por si, assegurarão ulteriormente o desenvolvimento gradual das instalações do porto e do seu *hinterland*.

3. Os princípios enunciados, completados com o da consideração da necessidade de obras de reduzida envergadura em pequenos portos convenientemente escalonados ao longo das costas, constituíram as directri-

zes da acção até agora desenvolvida pelo Governo em matéria de obras portuárias no continente e nas ilhas adjacentes.

Como já anteriormente se referiu, decorreu esta acção dentro de planos promulgados em 1929 (1.^a fase das obras portuárias), em 1944 (2.^a fase das obras portuárias) e em 1946 (melhoramento do porto de Lisboa).

A 1.^a fase das obras portuárias foi já integralmente concluída na vigência da Lei de Reconstituição Económica e a ela não temos, portanto, de aludir mais detidamente.

Quanto à 2.^a fase, previa o plano a sua conclusão no prazo de oito anos, agora chegado ao seu termo. Todavia, circunstâncias diversas — entre as quais o encarecimento progressivo do custo de execução das obras e a sujeição às dotações orçamentais — impediram a efectivação daquela previsão. E assim, se alguns dos empreendimentos do programa de 1944 puderam ser já concluídos, muitos há que estão em pleno curso e outros não tiveram ainda começo de execução.

A situação geral actual é a reproduzida, com base nos esclarecimentos obtidos nas estações competentes, no quadro n.º 1 deste parecer.

Neste quadro se inscreveram paralelamente as disposições do Plano de Fomento no que se refere às obras a executar nos portos comerciais e de pesca — com excepção de Lisboa — e os demais elementos que permitem fazer um juízo geral sobre as perspectivas do programa de 1944 para além do Plano de Fomento.

Um exame das indicações do quadro n.º 1 revela que o programa de obras proposto pelo Governo está na continuação da efectivação do plano da 2.^a fase de obras portuárias.

Há que frisar que este plano é excedido sensivelmente, não só em relação ao porto de Leixões — para o qual as obras previstas constituem programa novo —, como no que se refere a outros empreendimentos — como os relativos a Viana do Castelo, Figueira da Foz e Funchal —, cujos estudos definitivos conduziram a ampliar bastante a envergadura do programa inicial. Observação semelhante se tem de fazer ainda em relação a outros portos — com menção especial do porto de Angra do Heroísmo —, para os quais, embora não projectados em termos de execução, estudos já efectuados demonstram a necessidade de alterar as premissas do plano de 1944 no que respeita as proporções e concepção das obras necessárias.

Como adiante se poderá verificar melhor, através da referência mais pormenorizada às obras contempladas no Plano de Fomento, estas circunstâncias não comprometem, todavia, a conclusão que interessa regis-

Situação do plano de obras portuárias (2.ª fase) de 1944
QUADRO N.º 1

Portos	Previsões do plano			Situação e previsões actuais				Dotação do Plano de Fomento	
	Dotações	Execução		Estado das obras	Dispêndios				
		Início	Fim		Efectuados	Vigência do Plano de Fomento	Além do Plano de Fomento		Totais
Continente:									
Leixões	60:000	1945	1947	Concluídas	230:000	—	—	230:000	—
Póvoa de Varzim	500	1948	1948	Por iniciar	—	—	(b)	(b)	—
Viana do Castelo	3:500	1946	1947	Concluídas (a)	3:400	20:000	—	23:400	20:000
Aveiro	44:500	1945	1952	Em curso	40:000	50:000	—	90:000	50:000
Figueira da Foz	44:500	1946	1951	Por iniciar (d)	2:500	38:000	34:000	74:500	38:000
Peniche	34:000	1945	1952	Em curso	37:000	15:000	—	52:000	15:000
Sesimbra	15:000	1948	1951	Concluídas	21:300	—	—	21:300	—
Setúbal	1:500	1947	1947	Por iniciar	—	—	1:500	1:500	—
Sines	20:000	1948	1952	Por iniciar	—	—	20:000	20:000	—
Portimão	27:500	1945	1952	Em curso	34:000	17:000	—	51:000	17:000
Faro-Olhão	16:500	1945	1951	Em curso	33:500	10:000	—	43:500	10:000
Vila Real de Santo António	3:000	1945	1946	Em curso	2:200	—	800	800	—
Ilhas:									
Funchal	17:500	1945	1949	Por iniciar	—	65:000	21:000	86:000	65:000
Ponta Delgada	8:000	1945	1948	Em curso	7:200	—	800	8:000	—
Angra do Heroísmo	30:000	1946	1952	Por iniciar	—	—	200:000	200:000	—
Horta	15:000	1945	1949	Em curso	8:000	6:000	—	14:000	6:000
Pequenos portos	45:600	1945	1952	Em curso	6:000	—	39:600	45:600	—
No conjunto	450:000	1945	1952	Em curso	480:000	221:000	(c) 400:000	(c) 1.100:000	221:000

(a) A prosseguir segundo programa de novos melhoramentos.

(b) Dependente de novos estudos.

(c) Estimativa.

(d) Estudos em curso.

tar neste ponto do parecer. A proposta do Governo equivale à garantia de que o apetrechamento portuário da metrópole vai prosseguir de um modo geral em perfeita continuidade da orientação anterior no que se refere à obediência aos princípios fundamentais atrás expostos e que a secção tem ainda como traduzindo a política portuária mais conveniente para os interesses nacionais.

4. Na continuação da apreciação das disposições do Plano de Fomento no que se refere a obras de portos, afigura-se ser oportuno ajuizar da posição nele atribuída a estas obras no seu conjunto, não só em relação aos restantes empreendimentos considerados no Plano, como em confronto com a execução da Lei de Reconstituição Económica.

Tomando para termos de comparação as importâncias globais dos investimentos previstos e das despesas realizadas num e noutro caso, têm-se os seguintes elementos:

	Plano de Fomento — Metrópole	Lei n.º 1.914
Totais (contos)	7.500:000	7.000:000
Obras de portos (contos)	915:000	(a) 745:000
Percentagens	12,2	10,6

(a):
1936-1949 — 625:000 contos (relatório de execução da
Lei n.º 1.914 — Ministério das Finanças).
1950 — 120:000 contos (previsões orçamentais).

Repetimos aqui a observação já feita anteriormente quanto à contingência que para a interpretação destes resultados provém da diferença profunda entre os domínios de actividade abrangidos pelo Plano de Fomento e pela Lei n.º 1.914 — mesmo considerada, como foi, apenas a parte relativa à reconstituição económica.

Poderá ser mais significativa uma comparação entre os montantes das despesas médias anuais realizadas nos últimos anos e os que correspondem aos investimentos em obras portuárias previstas no Plano de Fomento. Neste sentido, e com os elementos que tínhamos à mão, organizámos o quadro junto, que nos permite formular algumas conclusões importantes.

QUADRO N.º 2

Dispêndios anuais médios com a execução de obras portuárias

(Em contos)

Portos	Dispêndios verificados em anos anteriores							Dispêndios previstos no Plano de Fomento		
	Lei de Reconstituição Económica				1951	1952	Totais	Médias anuais	Totais	Médias anuais
	1947	1948	1949	1950						
Portos comerciais e de pesca	—	—	—	(b) 36:600	(b) 42:000	35:000	(d) 113:600	(d) 38:000	221:000	36:800
Porto de Lisboa	—	—	—	(c) 80:000	(c) 50:000	(c) 35:000	(d) 165:000	(d) 55:000	484:000	80:700
Portos do Douro e Leixões	—	—	—	(c) 3:200	(c) 3:500	(c) 5:000	(d) 11:700	(d) 3:900	210:000	35:000
<i>Totais</i>	(a) 81:386	(a) 113:022	(a) 98:309	119:800	95:500	75:000	(e) 583:017	(e) 97:000	915:000	152:500

- (a) Relatório do Governo em execução da Lei n.º 1.914 (capítulo do Ministério das Finanças).
 (b) Relatório da actividade do Ministério das Obras Públicas.
 (c) Dotações orçamentais (Ministério das Obras Públicas e Ministério das Comunicações).
 (d) Relativos aos últimos três anos.
 (e) Relativos aos últimos seis anos.

Verifica-se que a efectivação do Plano de Fomento corresponderá a um notável incremento da actividade anteriormente desenvolvida. Por outras palavras: a tarefa do apetrechamento portuário do País no seu conjunto vai poder ser sensivelmente intensificada. Pelo menos na medida em que esta intensificação não tenha implicado inconveniente abrandamento de outros sectores, a conclusão tem de registar-se com muito interesse.

É importante assinalar que o incremento verificado está localizado nas obras a executar nos portos de Lisboa, do Douro e de Leixões e resulta do propósito de levar a cabo em curto prazo novos melhoramentos de grande envergadura: uma doca seca para o porto de Lisboa, uma doca de marés para o porto de Leixões e a construção dos cais de Gaia, no porto do Douro.

Pròpriamente no que se refere aos portos comerciais e de pesca em geral, o ritmo anual dos dispêndios irá manter-se em valores sensivelmente idênticos aos verificados em média nos anos anteriores. A conservar-se inalterável esta cadência, a conclusão integral das obras do plano de 1944, na sua feição actual, ocupará ainda cerca de dez anos para além da vigência do Plano de Fomento.

QUADRO N.º 3

Dispêndios globais com a execução de obras portuárias

(Em contos)

Portos	No período de 1936-1952	Previsão anual dos dispêndios com a conclusão dos planos	Dotações do Plano de Fomento			Despesas além do Plano de Fomento para conclusão das obras dos planos
			Obras dos planos	Obras não previstas nos planos	Totais	
Portos comerciais e de pesca (a)	(b) 564:000	(d) 620:00	(e) 221:000		221:000	400:000
Porto de Lisboa	(c) 457:000	(d) 344:000	284:000	200:000	484:000	65:000
Portos do Douro e Leixões	(d) 230:000	—	—	210:000	210:000	—
<i>Totais</i>	1.251:000	964:000	505:000	410:000	915:000	465:000

(a) 1.ª e 2.ª fases do plano de obras portuárias (Decretos n.ºs 17.421, de 30 de Setembro de 1929, e 33.922, de 5 de Setembro de 1944).

(b) 1936-1949: 450:289 (relatório da execução da Lei n.º 1.914, capítulo do Ministério das Obras Públicas); 1950-1951: 78:604 (relatórios das actividades do Ministério das Obras Públicas), 1952: 35:000 (orçamento de 1952 do Ministério das Obras Públicas).

(c) Plano de obras de 1946: 331:000 (relatório do Plano de Fomento). Outras obras: 91:000 (relatório da execução da Lei n.º 1.914, capítulo do Ministério das Comunicações).

(d) Relatório da execução da Lei n.º 1.914, capítulos do Ministério das Obras Públicas e Ministério das Comunicações.

(e) Inclui diversas alterações e aditamentos aos programas do plano de 1944.

A conclusão não é muito animadora, mas esta secção aceita-a como consequência da maior atenção que devem merecer os dois portos principais da metrópole portuguesa e da correspondente limitação dos recursos que da dotação global fixada podem ser aplicados ao melhoramento das demais instalações portuárias do continente e das ilhas adjacentes.

Em suma, a posição geral do problema no que se refere às obras de portos executadas e a executar dentro dos planos anteriores, ampliados com as novas obras previstas no Plano de Fomento, é a traduzida no quadro n.º 3.

5. A compilação feita no quadro n.º 1, já atrás referido, evidencia o propósito, que terá presidido à elaboração do programa de obras portuárias elaborado pelo Governo, de evitar a dispersão dos seus esforços. Com efeito, o programa do Plano de Fomento inclui apenas oito dos doze empreendimentos do plano de 1944 ainda não concluídos neste momento.

A doutrina justifica-se por si própria, uma vez que a limitação dos recursos disponíveis não tornaria possível assegurar progresso satisfatório a maior número de obras em execução simultânea. Os empreendimentos não contemplados por agora terão de aguardar alguns anos que possam ser abordados; mas, em generosa compensação, o País verá mais cedo acrescido o número de instalações portuárias em condições de funcionarem satisfatoriamente e de iniciarem a retribuição do esforço financeiro feito pelo Estado.

Tudo estará, portanto, em que a preferência atribuída às instalações portuárias incluídas no programa de execução imediata, e para cada uma delas às obras a realizar desde já, tenha obedecido a um critério satisfatório.

O esclarecimento desta questão conduz-nos a uma análise, embora sumária, do que se projecta realizar. Fá-lo-emos em seguida pela ordem das importâncias das dotações consignadas no Plano de Fomento.

6. A importância especial do porto de Lisboa justifica a posição isolada que lhe conferiu o Governo ao estabelecer os programas de melhoramentos do apetrechamento portuário do País, tornados viáveis pela restauração das finanças públicas.

Assim, foram o programa e o financiamento dos empreendimentos a realizar neste porto objecto especial do plano de melhoramentos do porto de Lisboa, promulgado em 1946, na importância total de 650:000 contos, a despende em dez anos. Correspondeu este vasto plano de obras ao reconhecimento da necessidade inadiável de assegurar ao porto de Lisboa

possibilidades de expansão e desenvolvimento, de valorização das instalações existentes e de organização dos serviços próprios, em nível que só pode encontrar paralelo nas realizações levadas a cabo no final do século passado.

Sobressaem no plano de 1946 as obras de grande envergadura para conclusão da 1.^a secção do porto, entre Santos e o Terreiro do Paço, compreendendo como realizações de maior interesse a conclusão da doca comercial de Santos — de grande importância para o descongestionamento da doca de Alcântara e para o serviço do tráfego fluvial — e a construção de grande extensão de cais acostável na zona de maiores fundos do porto.

As obras previstas para a 2.^a secção concentraram-se na construção do porto de pesca, localizado em Pedrouços, como única solução possível depois da aplicação para outros fins da zona da Matinha, anteriormente escolhida para este efeito.

Na 3.^a secção previa o plano a continuação das obras já em curso desde 1931: regularização da margem e construção de um extenso muro-cais entre Xabregas e o Poço do Bispo e de uma doca no Poço do Bispo e criação da zona industrial do porto e das instalações do aeroporto marítimo em Cabo Ruivo. Ficavam nesta secção para consideração ulterior as obras de abrigo e de acostagem na foz do Trancão.

Na 4.^a secção consideraram-se como mais prementes as obras de regularização da margem entre Cacilhas e o Alfeite, de múltiplos aspectos de interesse, que ulteriormente se acentuaram.

Isto no que se refere a instalações marítimas, a que o plano consignou 540:000 contos.

Quanto a instalações terrestres, no montante previsto de 35:000 contos, encarava-se a urbanização dos terraplenos do porto na sua margem norte e a construção de armazéns e edifícios diversos para instalação dos serviços do porto, entre os quais a sede da administração.

Finalmente o plano destinava 75:000 contos para o apetrechamento mecânico, terrestre e marítimo, das instalações e serviços portuários.

A posição actual, no que se refere ao estado de execução do plano de 1946, mostra que tem sido possível realizá-lo em condições muito próximas das previstas, não só quanto à cadência das obras, como quanto aos dispêndios.

Assim, em 1950 estava executada quase metade do volume dos empreendimentos do plano e não excedia 10 por cento o agravamento das despesas correspondentes. A manterem-se estas condições, poderia esperar-se a ultimação dos programas dentro do prazo previsto de dez anos,

a terminar em 1956, e com um excesso, naturalmente justificado, de cerca de 65:000 contos sobre a importância global do plano.

O renascimento da nossa marinha mercante veio, todavia, introduzir um condicionamento novo, importante, no esquema dos melhoramentos mais necessários para o porto de Lisboa. Com efeito, a doca seca existente não tem dimensões suficientes para receber os maiores navios recentemente adquiridos — embora por pequena diferença, que, decerto, não terá deixado de ser ponderada na fixação das características daqueles navios. Na situação actual os paquetes nacionais *Vera Cruz* e *Santa Maria* têm de utilizar Cádiz para as reparações em doca seca, em condições cuja inconveniência não carece de ser realçada.

A construção de uma nova doca seca, que não fora prevista no plano de 1946, surge assim como uma medida complementar necessária do esforço de renovação da frota mercante nacional. A sua inclusão no Plano de Fomento, que obrigará a um adiamento, aliás não importante, da conclusão do programa de 1946, parece, pois, não dever merecer objecções. À secção de Obras públicas oferece-se apenas frisar a vantagem de, na execução desta parte do Plano de Fomento, se considerar a possibilidade da futura ampliação da nova doca seca, que nos planos iniciais figurava com 300 m, valor que a proposta do Governo reduz a 220, por razões óbvias de economia, tornada possível pela estrita consideração das necessidades actuais em relação aos maiores navios mercantes adquiridos.

No que se refere ao prosseguimento da execução do plano de 1946, o relatório do Plano de Fomento elucida que é de cerca de 366:000 contos a importância despendida até final do ano corrente. Tendo presente o que atrás se disse quanto ao provável agravamento da estimativa inicial, o confronto desta verba com a prevista no Plano de Fomento mostra que ficarão para serem realizadas além do prazo da sua vigência obras no valor de cerca de 65:000 contos. Perante a importância global do plano de 1946, pode, todavia, dizer-se que este ficará praticamente concluído naquele prazo.

7. As obras de grande envergadura nos portos de Leixões e do Douro, planeadas em 1929 e cuja continuação, no que respeita a Leixões, foi assegurada pelo plano de 1944, consistiram na construção do quebramar exterior e da doca n.º 1 e obras complementares no porto de Leixões e em dragagens e quebramento de rochas para melhoramento dos acessos em Leixões e na barra do Douro.

O programa respeitante ao porto de Leixões, completado na parte relativa ao equipamento previsto, está praticamente concluído.

Das obras na barra do Douro falta ainda executar uma parte, que a experiência demonstrou que haverá interesse em integrar em programa de maior envergadura, de cuja execução depende a fixação do canal de acesso.

As obras construídas no porto de Leixões tiveram notável reflexo no seu desenvolvimento comercial, em proporções que têm excedido as melhores expectativas. Um índice expressivo deste desenvolvimento está no aumento contínuo do tráfego de 200:000 para 950:000 t no período de anos a partir de 1940, época em que começaram a verificar-se os primeiros benefícios das obras executadas. No fim daquele período o movimento de Leixões era só por si superior ao movimento conjugado do Douro e de Leixões antes da última guerra.

O Plano de Fomento encara a indispensável ampliação das instalações actuais, praticamente saturadas, pela construção da bacia de rotação e cais acostáveis que constituem o prolongamento do actual porto comercial.

A dotação atribuída é a que se prevê como necessária para integral execução das obras que poderá ter lugar no período de vigência do Plano.

Ficará para ser considerada em futuro programa a construção do porto de pesca, que, hoje estimada em cerca de 90:000 contos, merecerá ser encarada com muito interesse, dada a importância que cabe a Leixões como primeiro porto de pesca costeira da Península.

No que se refere ao porto do Douro, arredado para ulterior consideração o problema do melhoramento das suas condições de acesso, que requer demorado estudo e que exigirá obras de grande vulto, reconhece-se a razão de ser da inclusão no Plano de Fomento das instalações na margem esquerda, destinadas principalmente ao tráfego do vinho do Porto.

8. A urgência da realização de obras de melhoramento do porto do Funchal, de importância capital para a vida da Madeira, é revelada pelas estatísticas dos últimos quinze anos.

Antes da guerra este porto era o segundo do País em movimento. Em 1938 chegou a aproximar-se em tonelagem do porto de Lisboa — 13:000.000 t brutas, cerca de 1:400 navios, 150:000 passageiros em trânsito.

Depois da guerra, com a preponderância dos combustíveis líquidos e a inexistência de instalações para o seu abastecimento às carreiras de navegação das grandes linhas da África e da América do Sul, o Funchal viu a sua posição diminuída em proporções gradualmente agravadas, em

benefício das Canárias, cujo apetrechamento foi previdentemente adaptado às novas circunstâncias.

A situação em 1949 era a correspondente a um tráfego de apenas cerca de 540 navios e 4:000:000 t no porto do Funchal e 4:700 navios e 16.000:000 t em Las Palmas.

Esta situação de singular declínio do porto do Funchal, com graves repercussões que não podem considerar-se limitadas à economia da Madeira, reclama urgentes providências.

As últimas obras no porto do Funchal foram executadas na 1.^a fase do plano portuário e consistiram no prolongamento do molhe da Pontinha, terminado em 1937, com o dispêndio de 33:300 contos, inteiramente custeado pela Junta Autónoma do Porto, por força do empréstimo cuja amortização se concluiu em 1946.

Torna-se necessário agora promover a ampliação do porto por forma a garantir, como complemento das instalações indispensáveis, a possibilidade de abastecimento de combustíveis líquidos em condições satisfatórias à navegação transatlântica.

O Plano do Fomento prevê a realização de uma 1.^a fase de trabalhos, que será um primeiro passo importante para a reintegração do porto do Funchal na posição que lhe compete incontestavelmente no sistema portuário nacional.

9. A dotação consignada no Plano de Fomento ao porto de Aveiro — 2.^o porto bacalhoeiro do País, ocupando posição logo a seguir a Lisboa — permitirá, conforme esclarece o relatório preambular daquele Plano, a conclusão dos trabalhos em curso para o melhoramento da barra e canal de acesso à ria. É esta uma obra de grande envergadura, cujos resultados, ultrapassando as previsões, começaram a evidenciar-se logo que, a partir da campanha de 1951, as maiores unidades da frota bacalhoeira passaram a poder demandar o porto com carga completa.

Já as obras anteriormente executadas, constituindo uma 1.^a fase do conjunto dos melhoramentos previstos, conduziram a um desenvolvimento notável, que pode ser traduzido pelos seguintes elementos estatísticos: a frota local, que era constituída em 1936 por quinze unidades (4:915 t), atingia em 1949 vinte e uma unidades (15:480 t); a quantidade de bacalhau pescado passou de 1:420 t em 1932 para 14:800 t em 1951, nos valores, respectivamente, de 2:860 e 59:220 contos.

Por outro lado, a melhoria das condições da barra fomentou o desenvolvimento da indústria de construção naval, hoje apetrechada para a construção de navios de ferro até 2:500 t de deslocamento.

A conclusão das obras em curso, assegurada pelo Plano de Fomento, tornará definitivas e ampliará, a verificarem-se, como é de esperar, as premissas do projecto, a melhoria actual das condições de acesso ao porto, condição essencial para que este possa ascender à posição de porto comercial de primeira ordem, sobretudo logo que, em futuro programa, seja assegurada a execução das instalações essenciais do porto interior.

10. Como se acentua no relatório do Plano de Fomento, a deficiência das condições actuais do porto da Figueira da Foz não permite tomar o volume actual das suas actividades como índice da sua capacidade de desenvolvimento. Todavia, os elementos estatísticos revelam-nos que, apesar da inexistência prática de instalações portuárias, cruzam anualmente a sua barra, muitas vezes com sério risco, 15:000 t de mercadorias, 10:000 t de pesca geral e 3:000 t de bacalhau, com um valor global de cerca de 60:000 contos. Este tráfego confere à Figueira da Foz um lugar entre o 4.º e 7.º em pesca geral e o 4.º e 5.º como porto bacalhoeiro. A frota bacalhoeira é constituída por dez navios (7:800 t de deslocamento). Em matéria de construção e reparações navais estabeleceram-se no porto, já depois da guerra, os importantes Estaleiros Navais do Mondego, dos maiores e mais bem apetrechados do País, aptos a construir navios de ferro até 5.000 t de deslocamento.

Mas são sobretudo as condições locais, excepcionalmente prometedoras, a que se alude no relatório do Plano de Fomento, que têm de estar presentes para a graduação da envergadura dos melhoramentos a realizar. «Testa de duas das mais importantes linhas do sistema ferroviário nacional — a da Beira Alta e a do Oeste —, ligada pelo ramal de Alfaielos à linha do Norte e por uma boa rede de estradas à vasta e rica região do Centro do País, sede de indústrias de vulto (cimento e cal hidráulica, vidrarias, carvões, salinas, etc.), possuindo no seu *hinterland* dois terços da produção nacional de resinosos, situada no fulcro de vasta região florestal e a curta distância de regiões agrícolas de grande riqueza, centro distribuidor por excelência de combustíveis líquidos e de asfaltos para uma extensa área, com todas as condições para servir como porto de pesca da zona central do País», eis as razões invocadas em relatório dos serviços competentes do Ministério das Obras Públicas para fundamentarem a sua convicção, que temos de perfilhar, de que a Figueira da Foz é susceptível de assegurar rendosa retribuição, em curto prazo, aos investimentos aplicados à construção do seu porto. Aliás, deve considerar-se intimamente relacionada com as obras do porto a recupe-

ração para a agricultura dos terrenos valiosos e extensos que marginam o Mondego inferior.

A complexidade e a envergadura do problema, que explicam os sucessivos adiamentos que tem sofrido a sua resolução, requerem todos os cuidados no seu estudo, sem se omitir nenhum dos recursos que a técnica actual oferece para garantir o acerto das obras a fazer. Entre estes recursos contam, como meio de estudo muito valioso, os ensaios em modelo reduzido. É interessante registar que a sua realização no Laboratório Nacional de Engenharia Civil, que o relatório do Plano de Fomento assinala, em simultaneidade com outros trabalhos da mesma natureza para o ultramar, constitui um progresso importante da técnica nacional, até agora forçada a recorrer aos laboratórios estrangeiros para o estudo das obras marítimas a executar no País.

Em última análise, depende do progresso dos estudos laboratoriais em curso, sempre demorados, o volume das obras que será possível realizar na vigência do Plano de Fomento. Pode esperar-se, todavia, que venha a ser integralmente efectivada a previsão estabelecida neste Plano de Fomento. Em programa subsequente terão de ser encaradas as obras além desta previsão necessárias para concluir a melhoria do acesso e a fase inicial das obras de exploração comercial.

11. As obras do porto de Portimão, visando o melhoramento da barra do Arade, estão já em estado adiantado de execução, faltando apenas menos de um terço para o seu acabamento.

Portimão é um dos mais importantes centros da indústria de conservas de peixe do País e um porto de pesca de primeira ordem, especialmente de sardinha. Nos anos posteriores à guerra a quantidade anual de pescado desembarcado foi, em média, de 10:000 t, com o valor de 35:000 contos. O porto conta cerca de 150 embarcações a motor registadas para a pesca.

Apesar das condições, até agora muito deficientes, da sua barra e da quase inexistência de instalações comerciais, o porto de Portimão é, por outro lado, um escoadouro natural de mercadorias valiosas: média anual de 22:000 t, no montante de 95:000 contos, nos anos que se seguiram à última guerra.

O sistema de instalações portuárias da importante região algarvia foi ainda contemplado no Plano de Fomento com a inclusão das obras para conclusão dos melhoramentos em curso no porto comum de Faro-Olhão, já quase inteiramente realizados neste momento. A justificação do interesse concedido a este porto está na importância das suas activi-

dades, que nos anos mais recentes se traduziu em 9:400 t de pescado desembarcado, no valor de 34:000 contos, e em 33:000 t de mercadorias, no valor de 96:000 contos. Olhão é, por outro lado, um importante centro da indústria conserveira e o porto comum, excelentemente situado, regista volumoso e rico tráfego de exportação, não obstante as condições rudimentares que tem oferecido à navegação.

12. As obras que o Plano de Fomento prevê para o porto de Viana do Castelo, consistindo na abertura de um canal de acesso na barra rochosa, tem em mira permitir a utilização em condições satisfatórias das docas secas construídas recentemente por iniciativa particular.

Estão muito interessados nas obras a fazer os navios mercantes nacionais, que a grande falta de meios de carenagem convenientes no País tem conduzido a utilizar os portos estrangeiros, com manifesta desvantagem para a economia nacional. O renascimento da frota comercial assegura condições de rápida amortização do investimento previsto no Plano de Fomento, que encontraria justificação bastante na importância comercial do porto de Viana do Castelo, sede de bons estaleiros navais e de um tráfego anual volumoso e porto de pesca bacalhoeiro a que cabe o 4.º lugar entre os portos nacionais.

Embora na continuação lógica das anteriormente levadas a efeito, as obras cuja realização o Plano de Fomento prevê constituem, de facto, um novo programa.

As obras do porto de Peniche estão também já em curso muito adiantado. O Plano de Fomento assegura a sua conclusão.

O programa empreendido corresponde à importância de Peniche como terceiro porto de pesca geral do País, com uma tonelagem média anual de pescado nos últimos anos de cerca de 15:000 t, no valor de 35:000 contos, e com mais de 160 embarcações a motor registadas. Estes números, que se verificaram em instalações portuárias rudimentares, vão certamente sofrer incremento rápido com os importantes melhoramentos que em breve se concluirão.

A quantia, relativamente pequena, consignada na proposta do Governo para as obras do porto da Horta permitirá a conclusão das obras do programa já executado em cerca de dois terços do seu orçamento. Além da melhoria importante das condições de utilização do único porto dos Açores contemplado no Plano de Fomento, as obras em curso de execução são necessárias para a segurança do molhe de abrigo do porto artificial e permitirão ainda a utilização do seu cais acostável, durante muitas dé-

cadadas impedido por falta das obras complementares de envergadura modesta que se incluem no programa em realização.

13. A rápida análise feita ao conteúdo do programa proposto pelo Governo demonstra o elevado interesse de todas as obras de portos previstas. Ficam para execução futura alguns empreendimentos importantes incluídos nos planos de melhoramentos portuários em curso de efectivação e outras há para além destes planos já enunciadas. Ponderadas umas e outras, não tem a secção de Obras públicas, todavia, razões para sugerir modificação do critério do Governo, traduzido na preferência estabelecida no Plano de Fomento.

Faz-se apenas uma observação especial em relação ao problema dos pequenos portos de cabotagem e de pesca dispersos ao longo da costa continental e insular. Dedicou-lhe o plano da 2.^a fase dos melhoramentos portuários atenção particular, atribuindo-lhes uma dotação global relativamente elevada. Dentro desta previsão foram realizados desde 1944 numerosos trabalhos, que, sendo de pequena envergadura individual, permitiram, todavia, criar ou manter condições de funcionamento satisfatórias, dentro das suas modestas exigências, em numerosos pequenos portos do continente, da Madeira e dos três distritos dos Açores.

Esta actuação não pode, até pela sua própria natureza, considerar-se concluída. Nem interessa à economia do Plano a redução de despesas que resulta da sua omissão.

Por outro lado, a continuação para além do período de vigência do Plano de Fomento da actividade em matéria de melhoramentos portuários torna necessário que no decurso deste período se proceda a estudos demorados e dispendiosos, incluindo ensaios laboratoriais das soluções para os novos empreendimentos a abordar, tendo em vista garantir *a priori* a maior eficácia e economia das obras. Casos concretos, entre outros, serão provavelmente os dos portos da Póvoa de Varzim, de Sines e de Angra do Heroísmo.

Afigura-se, assim, a esta secção recomendável incluir no Plano de Fomento uma dotação especial destinada a cobrir estes dispêndios, que não seria economia evitar e que não devem ficar sujeitos às contingências dos orçamentos ordinários. Para este efeito sugere que seja acrescentada ao programa proposto pelo Governo, em seguida ao último porto da alínea c), a rubrica «Outras obras», com a dotação de 30:000 contos, a compensar por dedução de igual quantia na importânica atribuída à conclusão do plano de melhoramentos do porto de Lisboa, cujo montante será assim alterado, sem inconveniente apreciável, para 254:00 contos.

Escolas técnicas

I

1. A questão abordada neste capítulo do Plano de Fomento põe em causa aspectos fundamentais do desenvolvimento económico do País.

Justificar-se-á, portanto, que, antes de nos referirmos directamente às medidas propostas pelo Governo, comecemos por tentar situá-las no quadro geral de uma política do progresso nacional que o Plano de Fomento pressupõe e em que teremos de considerá-lo inserido.

2. Os esforços para desenvolver a economia do País visam, em última análise, o aumento do nível de vida da população portuguesa. A medida deste aumento será o aferidor do êxito daqueles esforços.

Com a mesma propriedade se pode dizer que a melhoria das condições de vida nos diversos sectores de actividade está directamente dependente do rendimento da produção individual. Para que esta possa desenvolver-se é indispensável, todavia, que aumente paralelamente a capacidade de consumo, de forma a poder ter escoamento a produção global.

Se, em certa medida, a capacidade de consumo do País pode tomar-se, em relação a cada sector de produção, como corolário da melhoria do nível de vida da população empenhada nos demais sectores de actividade, outro tanto não acontece com os mercados estrangeiros, indispensáveis para a nossa prosperidade económica. A viabilidade destes mercados depende da possibilidade de oferecer em concorrência com a exportação de outros países, condições favoráveis de *qualidade e preço* dos nossos produtos. Aliás estas são também condições essenciais para a sua absorção pelos mercados nacionais, na medida em que se entenda conveniente emancipar as nossas actividades produtivas da tutela da protecção alfandegária.

Temos, pois, em conclusão, que o desenvolvimento económico do País está estreitamente condicionado pela possibilidade de conduzir a indústria e a agricultura, como actividades produtivas essenciais, a níveis elevados de *produtividade*, considerando envolvidos nesta designação abreviada o *rendimento*, a *qualidade* e a *economia* da sua produção.

3. Estaria fora da finalidade deste capítulo do parecer uma tentativa de enumeração e de análise dos múltiplos factores que governam a produtividade industrial ou agrícola, no sentido que lhe atribuímos.

Neste local interessa apenas assinalar que os objectivos de elevados níveis de rendimento, qualidade e economia da produção, na indústria

como na agricultura, não podem ser confiados a uma simples evolução natural dos processos de trabalho tradicionais abandonados ao empirismo e à intuição. Ultrapassada a fase de artesanato industrial e de exploração primitiva das terras, põem-se problemas complexos e permanentes de aperfeiçoamento dos métodos de fabrico e de cultura, de valorização das matérias-primas e dos recursos naturais, de organização do trabalho, de comodidade e higiene dos operários e dos trabalhadores rurais; em suma, de enunciado e aplicação de todas as medidas de que depende a possibilidade de produzir cada vez mais, mais economicamente, com maior perfeição e com menor esforço do homem.

Estamos, assim, em presença de um campo ilimitado de aplicação dos conhecimentos humanos na vasta gama que se estende da tecnologia à ciência pura. O desenvolvimento destes conhecimentos e a sua mobilização em proveito directo do progresso da indústria e da agricultura nacionais hão-de constituir forçosamente uma preocupação muito importante entre as demais suscitadas pelo desenvolvimento económico do País. Esta preocupação deverá incidir sobre duas questões intimamente associadas: o recrutamento e a formação da mão-de-obra especializada e dos quadros de direcção técnica das empresas e assistência técnica à indústria e à agricultura para além da actuação directa destes quadros. E estas questões trazem por sua vez ao primeiro plano os problemas do ensino e da investigação e das suas bases materiais: as escolas e os laboratórios.

4. Na origem do problema do aperfeiçoamento da mão-de-obra industrial e rural tem de situar-se, indubitavelmente, o desenvolvimento do ensino primário. Dele depende, na realidade, a garantia do nível mínimo de cultura que durante muito tempo ainda não poderá ser ultrapassado em parte preponderante daquela mão-de-obra. Por outro lado, do desenvolvimento do ensino primário resultará a possibilidade de uma melhor selecção inicial de aptidões, que é a base do recrutamento dos quadros técnicos das empresas e que, apurada nos sucessivos graus do ensino profissional, conduzirá finalmente à formação das *élites*, depositárias dos destinos da Nação.

E cabe aqui frisar que o processo de formação das *élites* é particularmente importante nos países, como o nosso, que tem de recrutá-las numa população reduzida, sem que por este facto os problemas da orientação superior da vida nacional ofereçam menor envergadura ou menor complexidade do que os relativos às nações mais populosas. Esta circunstância impõe cuidados especiais para que se não perca nenhuma aptidão

ou valor real no processo de apuramento gradual que tem por base a primeira fase do ensino.

A estatística da evolução do problema do ensino primário no nosso país tende a justificar certo optimismo quanto à possibilidade da sua rápida emancipação da situação de singular atraso em que ainda se mantém. Este atraso pode medir-se pela percentagem de analfabetos na idade escolar (dos 7 aos 11 anos), que era ainda de 20,3 por cento em 1950. A este valor vem adicionar-se o peso morto dos analfabetos adolescentes e adultos, que eleva aquele valor para 40,4 por cento. Mais que o significado absoluto destes números, interessa, todavia, registar o sensível declínio que tem sofrido de ano para ano e que a recente reforma elaborada pelo Governo irá decerto acelerar fortemente, como é muito necessário.

A intensificação da construção de edifícios escolares primários, em execução do Plano dos Centenários, de 1940, constitui naturalmente condição material indispensável para o êxito da nova medida legislativa. E a este título poderia desejar-se que o Plano de Fomento não tivesse omitido a sua consideração, que tão bem se enquadraria nos seus objectivos. Esta omissão, que aliás seria fácil de remediar, não corresponde certamente a um menosprezo da importância e premência do problema, ainda tão longe de uma solução satisfatória. E, assim, é lícito esperar que a intensificação do ritmo da construção de escolas primárias venha a poder ser assegurada pela atribuição a este fim de dotações suficientes nos orçamentos anuais do Estado. São estes, necessariamente, os votos da secção.

5. Se a diminuição do índice do analfabetismo constitui uma condição preliminar para o desenvolvimento da indústria e da agricultura, este não poderá atingir níveis satisfatórios se não for assegurado o progresso do ensino profissional, de que depende a preparação dos efectivos da mão-de-obra qualificada e dos quadros de direcção técnica de que carecem as actividades industriais e agrícolas.

O progresso do ensino profissional põe problemas de extensão, de qualidade e de quantidade.

Nos pontos de vista de extensão e de qualidade, torna-se indispensável que a organização do ensino profissional abranja, num conjunto coerente e harmónico, toda a gama de exigências das actividades industriais e agrícolas traduzidas nos diferentes graus do ensino técnico, desde o elementar ao superior. A tendência para colocar o ensino técnico superior em posição isolada, à margem deste esquema, corresponde a um con-

ceito que cada vez menos se ajustará às circunstâncias da vida económica da Nação.

Por outro lado, em cada grau do ensino tem de aliar-se à cultura geral, que visa à valorização social do indivíduo, uma preparação profissional eminentemente utilitária, orientada directamente para o preenchimento das necessidades reais do País no domínio de cada profissão.

No ponto de vista de quantidade, está sobretudo em causa o problema da máxima generalização dos primeiros graus do ensino técnico, visando a redução gradual da percentagem de indivíduos que são lançados no trabalho industrial e agrícola sem outra armadura além da instrução primária. A situação actual do nosso país neste aspecto não pode ter-se como satisfatória. Com efeito, as estatísticas dos últimos anos permitem concluir que, de cerca de 100:000 alunos que concluem anualmente o 1.º grau do ensino primário, apenas vêm a ingressar nos liceus e nas escolas técnicas, em parcelas sensivelmente iguais, cerca de 20 por cento. Reduzir a percentagem de 80 por cento restante tem de ser, a par do desenvolvimento do ensino primário, um objectivo importante das medidas a tomar.

Todos estes aspectos, apenas aflorados nesta rápida síntese, podem ter-se como convenientemente equacionados na reforma do ensino técnico profissional elaborada pelo Governo em 1947. Todavia, embora pudesse considerar-se abrangida pela designação conferida ao diploma, reservou-se para ulterior consideração especial o problema do ensino técnico superior. E, solucionado já o problema do ensino agronómico, pode dizer-se que para completar a tarefa da organização escolar no nosso país no que interessa mais directamente ao seu desenvolvimento económico falta apenas abordar o problema da reforma do ensino da engenharia.

Sem ignorar a complexidade deste problema, espera esta secção que o Governo possa em breve dedicar-lhe a sua atenção, encarando, com o mesmo cuidado que lhe têm merecido os outros sectores do ensino, a profunda reorganização que o recrudescimento do esforço de desenvolvimento económico da Nação, traduzido no Plano de Fomento, veio tornar mais premente.

6. Cabe ainda, nesta rápida introdução à análise do capítulo do Plano de Fomento de que se ocupa esta parte do parecer da Câmara Corporativa, fazer uma breve referência ao problema da assistência técnica à indústria para além da actuação directa dos seus quadros profissionais, a qual, como já dissemos, conduz à necessidade da investigação laboratorial.

Em larga medida, as actividades agrícolas e industriais do nosso

país têm sede em empresas de pequena envergadura individual, que são, no seu conjunto, responsáveis pela maior parcela da produção nacional, e cujo aperfeiçoamento tem por isso de constituir um objectivo muito importante das medidas para o engrandecimento económico do País.

Os encargos inerentes à criação e manutenção de laboratórios excederão em geral as possibilidades destas empresas. Por outro lado, a investigação laboratorial visa objectivos que, tanto mais acentuadamente quanto mais importantes forem os problemas a resolver, são de interesse comum para grandes sectores de actividade.

Finalmente, tem de notar-se que, mesmo que assumisse importância relevante o esforço individual das empresas, haveria sempre a necessidade de um trabalho de orientação e coordenação, que só pode ser exercido em plano superior, donde se possam divisar os interesses da Nação no seu conjunto.

Em última análise, desenha-se, pois, a necessidade de uma função do Estado cuja importância não carece de ser acentuada.

As escolas de ensino técnico superior — e as Universidades em geral — terão no exercício desta função um papel de grande relevo a desempenhar, não só pela sua intervenção dominante na investigação fundamental, como porque lhes compete a formação dos investigadores, que constituem a base do êxito de todo o sistema. Mas a extensão e a natureza da actividade que se torna necessário desenvolver para assegurar uma assistência técnica eficaz à indústria e à agricultura, excedem amplamente as possibilidades e a própria finalidade dos estabelecimentos de ensino. A resolução satisfatória do problema requer a intervenção de laboratórios especiais affectos a cada grande sector da produção nacional, que, convenientemente articulados entre si e com os laboratórios das Universidades e os de empresas ou grupos de empresas afins, completarão uma estrutura de importância fundamental para o progresso económico da Nação, através da valorização técnica das suas actividades industriais e agrícolas.

A definição e orientação desta estrutura e a constituição gradual dos seus elementos têm de constituir, a par do desenvolvimento e aperfeiçoamento do ensino técnico profissional em todos os graus, um sector muito importante das nossas preocupações.

Não pode a Câmara Corporativa deixar de reconhecer que o problema tem merecido os cuidados do Governo, aliás já traduzidos em realizações concretas, de que podem citar-se, como exemplos mais significativos, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil e a Estação Agronómica Nacional. Os resultados obtidos para a Nação nos poucos anos de

funcionamento destes estabelecimentos recomendam naturalmente que se procure valorizar cada vez mais a sua acção, melhorando quanto possível as suas condições de funcionamento. Mas torna-se necessário, além disso, intensificar a realização de obra tão prometedoramente iniciada, ampliando-a progressivamente a outros sectores de actividade, com natural prioridade para os de maior influência no progresso económico da Nação.

7. As considerações até aqui produzidas não arrastam consigo, pelo menos necessariamente, a alteração do programa de investimentos do Plano de Fomento. É evidente a intenção do Governo — nalguns casos até concretamente revelada no relatório preambular da proposta —, de, paralelamente com os empreendimentos considerados naquele plano, dar realização a outros ainda muito importantes para o desenvolvimento económico do País, aos quais serão aplicadas as dotações dos orçamentos ordinários. Os propósitos da Câmara Corporativa estarão perfeitamente atendidos se no planeamento desta actividade para além das previsões concretas do Plano de Fomento estiverem presentes as suas sugestões.

Aliás, pode dizer-se que elas estão implícitas no relatório do Plano, no capítulo de que nos estamos ocupando, apesar do título demasiadamente restritivo que lhe foi conferido, e que, porventura, não corresponde nem à extensão e importância dos objectivos envolvidos nem à própria estruturação geral do Plano de Fomento.

II

8. O programa de realizações incluído no capítulo «Escolas técnicas» tem por objectivo assegurar a continuidade da realização do plano de obras de construção, de adaptação e de equipamento dos edifícios necessários para a conveniente instalação dos estabelecimentos de ensino técnico profissional, em execução da reforma elaborada pelo Governo em 1947 e que, depois de apreciada pela Câmara Corporativa e discutida pela Assembleia Nacional, veio a converter-se na Lei n.º 2.025, de 19 de Junho de 1947.

Logo nesse ano foram definidos pelo Governo, numa primeira regulamentação desta lei, os princípios gerais orientadores da vasta obra material a empreender, fixando-se um programa inicial de realizações em correspondência com a criação de dezanove novos estabelecimentos de ensino técnico profissional. Nesse mesmo diploma foram ainda estabelecidas regras gerais da cooperação financeira das autarquias locais

e das entidades particulares com o Estado na criação e sustentação dos novos estabelecimentos de ensino.

Este primeiro programa veio a ser ampliado em 1948 com a construção de mais nove escolas novas e adaptações e melhoramentos em sete escolas existentes.

Posteriormente reconheceu o Governo a vantagem de conjugar num único estabelecimento as escolas novas de ensino técnico elementar e as escolas profissionais a construir fora de Lisboa e Porto. Desta circunstância resultou uma diminuição aparente do programa fixado no que se refere ao número de novos estabelecimentos de ensino a construir.

Em última análise, ficou este programa abrangendo vinte e três edifícios novos e sete edifícios já existentes a adaptar às necessidades do ensino profissional elementar e complementar, em correspondência com os princípios estabelecidos na reforma de 1947. O dispêndio total a que haveriam de conduzir as realizações previstas foi fixado na importância de 275:500 contos. O programa assim constituído teve início de execução imediata, estando neste momento já concluídas e em exploração algumas das obras empreendidas.

As indicações do Plano de Fomento pressupõem a necessidade de pequenos ajustamentos das previsões estabelecidas quanto à composição exacta do programa a efectivar nos próximos seis anos. A dotação atribuída permitirá, no entanto, que no final deste período tenha sido atingida uma posição de vantagem, embora ligeira, sobre o plano de 1948. É o que se pode concluir do confronto das indicações do quadro seguinte:

Situação	Edifícios novos		Adaptações		Totais
	Técnicos elementares e industriais feminines	Pr. fis sionais	Técnicos elementares	Profis-sionais	
Concluídos	4	—	—	1	5
Em curso	—	3	—	3	6
A iniciar	9	7	—	5	21
No final do Plano de Fomento	13	10		9	32
Programa de 1948 (a)	14	9	—	7	30

(a) Com as modificações ulteriormente introduzidas.

9. A situação de extrema deficiência das instalações escolares para os primeiros graus do ensino técnico profissional, na sua quase totalidade funcionando em velhos edifícios e em casas de empréstimo ou de aluguer sem as condições mais rudimentares para uma utilização profícua, justifica a atenção especial que o Governo dedicou ao assunto no Plano de Fomento.

A realização do programa proposto corresponderá a dotar o ensino profissional com trinta e duas novas escolas convenientemente instaladas e apetrechadas. Se é certo que as verdadeiras dimensões do problema no seu conjunto não são ainda conhecidas, é inegável que a dotação de 240:000 contos atribuída para este fim no Plano de Fomento corresponde a um esforço muito importante, que, dentro do condicionalismo do plano de investimentos, dificilmente poderia atingir maiores proporções.

10. Não pode a secção, todavia, deixar sem comentário especial a circunstância de no Plano de Fomento não se fazer qualquer referência ao ensino agrícola.

A posição actual de extremo atraso, não só num ponto de vista absoluto, como também em relação aos demais sectores do ensino profissional, transparece no quadro inserido neste parecer, no qual se registaram os valores médios anuais deduzidos das estatísticas oficiais no triénio de 1948 a 1951 da frequência nas diversas modalidades e graus do ensino técnico profissional e o número de estabelecimentos respectivo.

Estadística do ensino profissional

(Média em 1948-1949, 1949-1950 e 1950-1951)

Graus do ensino	Comércio e indústria		Comércio		Indústria		Agricultura	
	Estabelecimentos	Frequências médias	Estabelecimentos	Frequências médias	Estabelecimentos	Frequências médias	Estabelecimentos	Frequências médias
Elementar	(a) 35	7:291	—	—	—	—	—	—
Complementar	(a) 80	29:490	39	17:313	41	12:177	3	255
Médio	4	2:736	2	1:474	2	1:262	3	448
Superior	4	2:516	1	945	3	1:567	1	587
<i>Totais</i>	(a) 123	42:033	42	19:736	46	15:006	7	1:290

(a) Estabelecimentos independentes:

Ensino elementar	9
Complementar do comércio	8
Complementar da indústria	10
Complementar da indústria e do comércio	30

Verifica-se que, de um total de cerca de 38:000 alunos que frequentam anualmente o ensino técnico profissional elementar e complementar, cabem ao ensino agrícola apenas 255, isto é, menos de 0,7 por cento daquele valor global. Esta circunstância e a anomalia da distribuição da população escolar pelos diversos níveis do ensino dão um desenho expressivo da situação, que não há necessidade de avivar com outras considerações.

A importância do problema do aperfeiçoamento e intensificação do ensino agrícola, particularmente no que se refere à melhoria do nível dos trabalhadores rurais e à preparação da mão-de-obra com a habilitação geral e técnica necessária para a agricultura, foi devidamente reconhecida na reforma de 1947, que pela primeira vez colocou o ensino profissional agrícola no mesmo plano de tratamento das restantes modalidades do ensino profissional.

Não parece, todavia, que estas disposições tenham tido até agora começo de efectivação, e a omissão do Plano de Fomento faz recear que esteja na intenção do Governo protelar ainda por algum tempo a consideração do problema na escala indispensável.

Reconhece a secção a dificuldade de deixar de sujeitar a uma seriação criteriosa o estudo e a resolução em termos práticos destas questões. Todavia, a emancipação da agricultura nacional do seu atraso técnico actual é de tal forma importante para o êxito do esforço de valorização da economia nacional que se justifica que seja chamada para ele a atenção especial do Governo, à margem da execução de medidas que propõe neste capítulo do Plano de Fomento, as quais, como já foi dito, merecem a aprovação da secção.

Palácio de S. Bento, 16 de Novembro de 1952.

António Vicente Ferreira, assessor.

António Passos Oliveira Valença.

Eduardo de Arantes e Oliveira, relator.

VII

Parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (Aeroportos, Caminhos de ferro, Aviação civil e Correios, telégrafos e telefones)

A secção de Obras públicas e comunicações da Câmara Corporativa, consultada sobre o capítulo IX «Comunicações e transportes (2. — Aeroportos; 3. — Caminhos de ferro; 5. — Aviação civil, e 6. — Correios, telégrafos e telefones)» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

Aeroportos

1. A actividade desenvolvida no nosso país no que respeita à construção de aeroportos destinados à aviação comercial iniciou-se orientada essencialmente no sentido de proporcionar eficiente apoio às grandes rotas aéreas do Atlântico, preparando infra-estruturas aeronáuticas que, pela sua situação geográfica privilegiada, se impuseram como pontos de escala nas ligações transoceânicas.

Evidente é que assim também se há contribuído simultâneamente para um maior estreitamento de relações entre todas as parcelas do território nacional, não só atraindo a esses aeroportos linhas internacionais, a cujos serviços regulares fàcilmente se recorreria no intuito de atingir esse objectivo, como ainda proporcionando oportunidades para que com os nossos próprios recursos pudéssemos da mesma forma fazê-lo, possibilidade cujo merecimento, sob todos os aspectos, desnecessário se torna encarecer.

2. São três, como é sabido, os nossos aeroportos frequentados normalmente pela navegação aérea internacional: Lisboa, Santa Maria (nos Açores) e Sal (em Cabo Verde) ¹.

Dispondo todos do indispensável equipamento para poderem razoavelmente satisfazer aos serviços exigíveis da sua categoria e frequência

¹ Como alternante do Aeroporto de Lisboa está classificado o do Porto, a fim de acolher, em caso de más condições atmosféricas, os aviões que naquele não possam aterrar.

— o que lhes tem permitido prestar apreciável colaboração às empresas aeronáuticas que deles se socorrem —, necessitam, no entanto, de ser melhorados nalgumas das suas instalações, tendo em conta novas exigências do tráfego aéreo, sem deixar também de atender-se às indispensáveis acomodações dos serviços e pessoal requeridos pelo seu funcionamento e ainda à manutenção das instalações existentes.

3. No que se refere ao Aeroporto de Lisboa, um melhoramento deve ser considerado em primeiro plano, imposto pela extraordinária evolução técnica da construção aeronáutica nestes últimos anos, que induz a prever a utilização, num futuro próximo, de modernos aviões de reacção no transporte aéreo comercial de longo curso.

Exigem esses aviões pistas de mais de 2:000 m. de comprimento, máximo que facultam as de que actualmente dispõe o aeroporto da capital, tornando-se ainda indispensável em determinadas zonas dessas pistas, onde se conte com o funcionamento dos motores de tais aviões, adoptar pavimentos capazes de resistir ao efeito térmico intenso dos gases de escape dos seus ejectores.

A situação que o nosso principal aeroporto continental actualmente ocupa como ponto de escala de grande número de linhas internacionais de longo curso não pode deixar comprometer-se pelo desvio apreciável do seu tráfego, que, sem dúvida, se verificaria se a sua infra-estrutura não se encontrasse oportunamente preparada para acolher aviões daquele tipo, os quais, nessas condições, procurariam então os aeroportos circunvizinhos, já agora em preparativos de adaptação àquele objectivo.

Convirá, pois, prolongar sem delongas, em cerca de 400 m, de preferência a pista principal do Aeroporto de Lisboa, porque se encontra já equipada para as aterragens por instrumentos, e revesti-la, em zonas convenientemente determinadas, com pavimento adequado à sua utilização por esse tipo de aeronaves.

Impõe-se ainda, no respeitante à segurança da navegação, concluir as instalações de sinalização luminosa das pistas e linhas de aproximação e também completar e melhorar as actuais ajudas-rádio com a instalação dos equipamentos de radar de *contrôle* regional, radiofaróis omnidireccionais para aproximação distante e aparelhagem de comunicações de serviço fixo a longa distância, para assim se acompanhar o desenvolvimento que neste campo os principais aeroportos estrangeiros atingiram e poder satisfazer cabalmente às necessidades do *contrôle* de tráfego aéreo com os outros países e, dentro do nosso, com a aviação militar.

Será também naturalmente de considerar ainda neste aeroporto a

conclusão dos trabalhos de ampliação da aerogare, para neste edifício se instalarem definitivamente os serviços que terá de acomodar, e das redes de abastecimento de águas e de drenagem de esgotos, esta devendo obedecer às normas de sanidade que têm de observar-se em resultado da frequência do aeroporto por aeronaves provenientes de regiões sujeitas ao desenvolvimento de doenças epidémicas, contra as quais estão oficialmente estabelecidas medidas de defesa.

4. Entre as necessidades que o Aeroporto de Santa Maria apresenta com certa acuidade neste momento destaca-se a da instalação do pessoal que nele tem de exercer a sua actividade.

No plano de adaptação das instalações da base de Santa Maria a aeroporto comercial contou-se com o aproveitamento de instalações existentes, construídas com carácter de emergência para utilização apenas durante o período das operações militares, e, assim, utilizaram-se para acomodação dos funcionários que deviam guarnecer esse aeroporto aquelas que apresentavam melhores características de durabilidade e de adaptação a esse objectivo.

Posteriormente, e em desenvolvimento gradual de um plano de trabalhos, têm-se construído algumas novas edificações para habitação na medida em que o têm consentido as dotações atribuídas.

O seu número, insuficiente por enquanto para atender a todas as necessidades, que têm vindo sempre a aumentar — pois o aglomerado afecto à exploração do aeroporto é já hoje constituído por cerca de 2:000 almas —, obriga a continuar a manter ainda grande número de famílias nas construções de carácter provisório, já em precário estado de conservação e, além disso, não permitindo a instalação, em condições de habitabilidade adequada a grande permanência, dos agregados familiares que se têm constituído.

Acresce que o recurso à habitação fora da área do aeroporto não é de encarar devido à falta de capacidade de alojamento nos aglomerados populacionais da ilha.

Nestas condições, a situação não pode remediar-se senão com a construção de novas edificações de tipo apropriado, não só no que respeita aos materiais a aplicar, como também à satisfação dos mínimos de condições de vida, e com a vantagem de se irem reduzindo os avultados encargos com a manutenção das instalações adaptadas.

Além dessas construções para habitação, não poderão esquecer-se também as edificações de interesse público indispensáveis ao já apreciável

número de habitantes que residem no aeroporto (escola, igreja, pavilhão hospitalar, etc.).

A par do problema habitacional, haverá que cuidar também do conveniente abastecimento de água, que não é hoje satisfatoriamente assegurado, tanto em quantidade como em qualidade, com a rede existente. Preocupação idêntica se apresenta quanto à drenagem dos esgotos.

No que respeita pròpriamente ao equipamento deste aeroporto, não pode prescindir-se da revisão do estado dos motores da central eléctrica existente ao promover-se a sua transferência para o novo edifício que lhe está destinado, o que implicará também a remodelação de alguns dos traçados de distribuição, no propósito de assegurar um abastecimento mais em conformidade com a actual localização dos principais centros de consumo.

Trata-se de uma instalação vital para o funcionamento do aeroporto, cansada por anos de funcionamento contínuo, e nem sempre com respeito das boas normas técnicas a observar, compreendendo-se assim a solução urgente deste problema.

A bem da segurança da navegação aérea, há também que dotar este aeroporto com um equipamento de comunicações de serviço fixo a longa distância e de rever os sistemas de comunicação existentes, substituindo-se os que se vier a reconhecer não estarem em condições de subsistir.

Ao problema do arranjo e modernização das pistas se deverá atender na medida das exigências que forem sendo previstas nesse sentido.

5. Situado numa ilha completamente desprovida de quaisquer recursos, o Aeroporto do Sal obriga a constantes cuidados especiais e, mais do que em qualquer outro, à necessidade de adopção de medidas que evitem diminuição de eficiência nos seus serviços.

Também neste aeroporto se utilizaram instalações deixadas por uma empresa estrangeira que em tempos nele fez ponto de escala das suas linhas, instalações que foram depois ampliadas com um mínimo de novas construções indispensável à satisfação das exigências actuais do tráfego aéreo.

Verifica-se com este aeroporto que, apesar das previsões estabelecidas quanto à sua frequência, não tem até agora a sua utilização correspondido ao que era lícito esperar, e isto mercê especialmente de circunstâncias ora favoráveis de ordem comercial que levam certas das empresas de transportes aéreos, que dos seus serviços poderiam e prometeram aproveitar-se, a procurar de preferência os que lhes são assegurados pelo aeroporto de Dacar.

Natural é que tais circunstâncias venham a modificar-se em favor de uma futura maior utilização do Aeroporto do Sal.

Mas, em qualquer hipótese, bastaria para justificar a sua construção, acima de todas as razões, a de haver contribuído para o prestígio da nossa soberania e de estabelecer um ponto de escala em território nacional das linhas de navegação aérea portuguesa, que sempre se previu virem a estabelecer-se para serem exploradas por empresa concessionária portuguesa.

Pelo exposto, parece dever reconhecer-se não ser prudente investir por agora grandes fundos num maior desenvolvimento das instalações do Aeroporto do Sal no respeitante à ampliação da infra-estrutura, tornando-se no entanto indispensável atender, para manter o seu regular funcionamento, a algumas das suas necessidades instantes, como seja:

- a) Construir habitações para o funcionalismo que permitam a este fazer-se acompanhar para ali de suas famílias;
- b) Assegurar um conveniente abastecimento de águas pelo aumento dos furos de captação existentes, e principalmente o seu tratamento, para corrigir o grau de salinidade que apresentam e muito se reflecte no estado de saúde do pessoal;
- c) Executar os indispensáveis trabalhos para melhorar as condições de saneamento do aeroporto no que se refere ao sistema de evacuação e tratamento de esgotos;
- d) Proceder a um cuidadoso trabalho de revisão dos motores da central eléctrica geradora, considerando também o aumento da sua potência instalada;
- e) Finalmente, promover a instalação de comunicações de serviço fixo a longa distância, a remodelação das centrais-rádio e de teleimpressores, além da montagem de equipamento diverso para as ajudas-rádio.

6. O Plano de Fomento delineado para o período de 1953-1958 prevê um investimento de 70:000 contos para satisfação das necessidades anteriormente enumeradas no propósito de melhorar a eficiência dos três principais aeroportos nacionais.

Sendo em elevado número essas necessidades, impõe-se elaborar um criterioso plano de distribuição da referida verba, de forma a conseguir-se o mais útil rendimento da sua aplicação dentro dos objectivos em vista.

E é de desejar que nessa distribuição não seja omitido o Aeroporto do Porto, que, como alternante do de Lisboa, carece de recursos para

realizações indispensáveis a evitar pelo menos, uma retrogradação na sua eficiência.

À conservação de infra-estruturas, por exemplo, não pode deixar de se destinar verba que permita mantê-las em bom estado durante um período de seis anos.

Seria ainda de lembrar a atribuição de fundos para derrubamento do maciço de arvoredo existente no topo norte da pista N.-S., que muito compromete as manobras de aterragem ou descolagem e reduz, em alto grau, as enormes vantagens que para a segurança da navegação poderiam obter-se com a utilização do sistema de aterragens sem visibilidade, já instalado.

Caminhos de ferro

1. De uma maneira geral, as empresas ferroviárias preocupam-se hoje em dia com a actualização da técnica dos seus sistemas de exploração, pois o estado deficitário em que, com maior ou menor amplitude, ultimamente têm permanecido é, em grande medida, proveniente da falta de renovação dos respectivos equipamentos, o que concorre para o exagerado encarecimento de preço do transporte.

De facto, com os processos obsoletos que se mantêm na exploração ferroviária na grande maioria dos países não é possível melhorar o rendimento das respectivas redes, cujos *deficits* têm obstado ao esforço financeiro indispensável à modernização do caminho de ferro, de forma a prestar os serviços que são de exigir-se-lhe e a poder enfrentar a concorrência dos outros meios de transporte.

E as empresas esforçam-se assim em elaborar planos técnico-financeiros com vista à reorganização das suas redes, abrangendo os múltiplos problemas que ao caso interessam, como seja: a substituição e reforço das linhas, que, por deficiente, metódica e oportuna reparação, não se harmonizam com as cargas e velocidades que facultam os modernos meios de tracção; o reforço especialmente, e por vezes mesmo a substituição, de pontes metálicas, sem o que não poderá também manter-se a eficiência e segurança da circulação; a modificação dos actuais meios de tracção, a fim de que o vapor seja substituído, na extensão que criterioso estudo aconselhar, por outros sistemas mais económicos e de maior rendimento (tracção eléctrica, tracção por *Diesel* e transmissão eléctrica, etc.); a renovação do material rolante, substituindo o existente, especialmente no que respeita à via larga, por material seguro, robusto, confortável e atraente para os passageiros e conveniente para as mercadorias, não es-

quecendo, em benefício da exploração, a preocupação da uniformidade; a modernização das instalações de segurança, de forma a garantir à circulação a protecção em todas as emergências e a obter da linha o rendimento que é susceptível de assegurar; os melhoramentos a introduzir nos edifícios, plataformas e instalações anexas das estações, de forma a adaptá-los às exigências dos novos sistemas de exploração; o equipamento das oficinas de acordo com as necessidades do novo material, etc.

Em presença de tão prementes exigências na sua execução como dos vultosos investimentos que envolvem, tais planos não poderão produzir o seu pleno efeito senão na medida em que os Poderes Públicos, competidos da necessidade dos delineados empreendimentos, lhes facultem apoio financeiro firme e contínuo, além das medidas que promulguem no sentido de disciplinar a aplicação das tarifas nos transportes de mercadorias por estrada, a par de adequada regulamentação da mesma natureza no sector privado, de forma a evitarem-se as prejudiciais consequências da livre concorrência ao caminho de ferro daquelas modalidades de transporte por estrada, que, a subsistir, não permitirá que o rendimento das redes ferroviárias atinja o nível correspondente ao completo equilíbrio financeiro, apesar de tudo quanto se realize em favor da modernização da sua exploração.

O conceito de uma maior aproximação nas condições de tratamento dos dois sistemas de transporte através da libertação do caminho de ferro dos onerosos encargos próprios da via férrea — que seriam então suportados parcial ou totalmente pelo Estado —, tendo já aceitação em certos países, propende a generalizar-se, pois essa medida de nivelamento de posições contribuirá para um regime de concorrência mais equitativa, que favorecerá o equilíbrio económico da exploração ferroviária.

2. São elevados os investimentos que impõem as realizações atinentes à transformação e reapetrechamento dos caminhos de ferro, mas absolutamente justificáveis, porque, além de rentáveis, são benéficos à economia da Nação, que não pode prescindir de uma rede ferroviária moderna e de exploração equilibrada e eficiente, devendo para isso manter-se permanentemente actualizada e adaptada aos progressos da técnica.

A assistência financeira dos Poderes Públicos às empresas de caminhos de ferro é, assim, indispensável à subsistência de tão valioso elemento nos domínios económico, financeiro, militar e social das nações.

Nesse rumo tem sido orientada no nosso país a política de caminhos de ferro e nos fundamentos da concessão única ora vigente se consideram e regulam os termos em que poderá pelo Governo ser facultada essa assis-

tência à C. P., que explora presentemente toda a rede nacional, com excepção do ramal de Cascais.

Ao outorgar-se essa concessão já o Governo, atendendo à situação de desequilíbrio económico e financeiro em que a C. P. então se encontrava, adoptou providências com o objectivo de colocar a concessionária em razoável posição financeira, permitindo-lhe ao mesmo tempo realizar as aquisições do material indispensável ao equilíbrio económico da sua exploração.

Essa empresa, de harmonia com as bases anexas ao Decreto-Lei n.º 38.246 (base III e base IV) do contrato da concessão única, terá agora de apresentar o plano de transformação e reapetrechamento da rede, que deverá conter o estudo da electrificação das linhas ou troços de linhas que se julgar conveniente executar dentro de prazo curto, com a determinação deste prazo e referências à medida em que a electrificação poderá depois prosseguir.

Esse plano de renovação e reapetrechamento da rede, tendo em conta todas as necessidades, exigirá montante de tal forma elevado que haverá de escalonar-se a realização dos empreendimentos previstos pela ordem da sua importância, ainda que, simultaneamente com os mais prementes, haja por vezes de efectuar outros que, não tendo embora igual urgência, sejam complemento indispensável para daqueles se obter o seu completo rendimento.

E dentro dos ensinamentos colhidos, quer na própria experiência, quer na alheia, e conforme no texto do Plano de Fomento Nacional se afirma, os problemas mais instantes a enfrentar para numa 1.ª fase se iniciar a tarefa da recuperação da nossa rede ferroviária hão-de relacionar-se forçosamente com a renovação da via, em especial no que respeita a carris e sinalização, e com a substituição da tracção a vapor por outros sistemas mais económicos e de maior rendimento, recorrendo para tal à electrificação das linhas onde a intensidade do tráfego a justifique e à aquisição de maior número de locomotivas, automotoras e tractores *Diesel*, para tracção nas linhas secundárias e afluentes.

No entanto, o Plano de Fomento, por agora, considera apenas a electrificação do ramal de Sintra, e para realização deste melhoramento, dos encargos de reequipamento com material de tracção *Diesel* e de renovação da via prevê um contributo do Estado até ao montante de 300.000 contos.

3. Segundo o resultado de estudos já realizados, conclui-se que, dentro do desenvolvimento total da nossa rede ferroviária, se comportam

algumas linhas cuja intensidade do tráfego e provável consumo de energia necessária à sua electrificação justificam cabalmente que este sistema de tracção lhes seja aplicado.

E o programa saído desses estudos compreende a electrificação das linhas de Lisboa-Porto e dos subúrbios destas duas cidades e, muito provavelmente ainda, das que servem os principais centros populacionais e industriais circunvizinhos da capital do Norte. Este conjunto, representando apenas 13 por cento da extensão de toda a rede, assegura praticamente 50 por cento do tráfego geral.

Tal programa não é, porém, exequível de um só jacto, dados os avultados investimentos que exigirá e a necessidade de prèviamente se executarem outros trabalhos de que a rede urgentemente carece para garantia da segurança e eficiência da circulação.

Tendo, porém, em linha de conta que uma economia substancial deverá corresponder à electrificação da linha do Norte, entre Lisboa e Entroncamento, troço que em toda a rede é o que suporta nitidamente maior tráfego, ocorre sugerir que se avalie da conveniência de incluir também no 1.º escalão da transformação e reapetrechamento da rede do nosso país a electrificação desse troço de linha, que constituirá uma unidade de exploração já com bastante interesse e permitindo o estabelecimento de uma testa de transferência provida já em grande parte de todas as necessárias instalações

O estudo económico-financeiro deste problema poderá conduzir à conclusão da enorme vantagem que a sua solução apresentaria para a melhoria do rendimento da exploração, justificando-se assim sobejamente o esforço financeiro que exigiria o investimento visando à sua efectivação.

Evidente é que estará no prolongamento da electrificação deste troço a obra de duplicação da via entre as estações de Fátima e Albergaria, indispensável ao integral aproveitamento das vantagens da linha a electrificar.

Aviação civil

1. Depois da realização dos actos preparatórios para o estabelecimento de linhas aéreas comerciais levados a efeito pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, em seguimento da orientação já seguida pelo Secretariado da Aeronáutica Civil, e da exploração, a título provisório, de algumas das que oferecem interesse nacional pelo serviço especial denominado «Transportes Aéreos Portugueses (T. A. P.)», daquela Direcção-Geral, considerou-se que a experiência por esta forma já adquirida per-

mitiria estruturar em bases sólidas o encargo da exploração das linhas que interessam ao País por intermédio de entidade particular idónea.

E, assim, foi o Governo autorizado pelo Decreto-Lei n.º 38.444, de 29 de Setembro de 1951, a fazer a concessão por vinte anos, mediante as condições constantes do caderno de encargos anexo àquele referido diploma, da exploração do serviço público de transporte de passageiros, carga e correio — com direito de exclusivo respeitante aos transportes aéreos realizados por entidades nacionais — nas seguintes linhas:

- 1) Lisboa-Funchal;
- 2) Lisboa-Luanda-Lourenço Marques;
- 3) Lisboa-Rio de Janeiro, com escala pela Ilha do Sal;
- 4) Lisboa-Madrid;
- 5) Lisboa-Paris;
- 6) Lisboa-Londres.

Realizado o concurso para efeito da outorga da concessão, não interessaram os seus resultados ao Governo, que, tendo reservado esse direito, não fez assim a adjudicação.

Em tais condições, e atendendo a que, exclusivamente a título transitório, se organizara a exploração pelos serviços do Estado de algumas das carreiras acima enumeradas, impunha-se recorrer a qualquer outro sistema, pelo qual o princípio de não nacionalizar esses transportes fosse mantido, indo-se então para a solução de se constituir uma sociedade portuguesa destinada a explorá-las em regime de concessão.

Atendendo, porém, aos importantes investimentos que será necessário realizar a fim de equipar essa sociedade com material moderno, de forma a assegurar, com eficiência, comodidade e segurança, os seus serviços e a poder competir com as empresas estrangeiras que explorem linhas incluídas também na sua concessão, é natural que o Estado tenha de auxiliá-la na obtenção dos necessários meios financeiros, idênticamente ao que se tem verificado com outros empreendimentos de alto interesse para a economia nacional e que exigiram elevado investimento de capitais.

Dentro desta orientação, de verdadeiro sentido de fomento nacional, se previu no Plano a verba de 75:000 contos no que respeita à aviação civil, cujo desenvolvimento constitui presentemente para todas as nações um índice do seu progresso económico e lhes garante ligações rápidas e frequentes com todas as parcelas do seu território, por mais distantes e dispersas que se situem, o que, sob o ponto de vista de sobe-

rania nacional, é de alcance inigualável. Acresce ainda que constitui a aviação civil um contributo valioso para, com os seus elementos, reforçar, em qualquer emergência, a organização aeronáutica militar das nações.

Num possível esquema de organização para a referida sociedade portuguesa em regime de economia mista, poderia partir-se da quotização de entidades das províncias ultramarinas de Angola e Moçambique mais directamente interessadas no empreendimento, que, conjuntamente com o capital accionista da empresa concessionária em si e a prevista contribuição do Estado, teria de reunir cerca de 180:000 contos, verba reputada indispensável para a aquisição de três dos mais modernos aviões de transporte de passageiros destinados ao serviço das carreiras concedidas e para a constituição de um fundo de maneo essencial ao movimento de tesouraria da empresa.

As companhias nacionais de navegação, e porventura a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no seu próprio interesse e do que para a economia nacional advém de uma verdadeira coordenação dos transportes que a servem, deverão participar com os seus capitais na organização da sociedade portuguesa que vier a explorar as carreiras aéreas já referidas.

E também aos interesses desta sociedade não devem ser indiferentes as companhias nacionais importadoras e distribuidoras de combustíveis líquidos.

Correios, telégrafos e telefones

Com os recursos que lhe foram facultados pela Lei n.º 1.959, de 3 de Agosto de 1937, empreendeu a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones um largo plano de renovação e reconstrução em alguns sectores da sua actividade, com especial destaque no que respeita ao desenvolvimento da rede telefónica, que muito deixava a desejar em relação às necessidades do País, e à construção de edifícios, para melhoria de instalações dos serviços, na sua grande parte impròpriamente acomodados.

Por aquele citado diploma foi concedido um empréstimo de 414:300 contos, acrescido com 5:000 contos pelo Decreto-Lei n.º 30.902, de 23 de Novembro de 1940, num total, portanto, de 419:300 contos.

As despesas do 1.º estabelecimento, por epígrafes, nos anos de 1937 a 1951, período de utilização do referido empréstimo, foram as seguintes (em contos):

Aplicação	Empréstimo — Lei n.º 1.959	Receitas próprias	Importância dos investimentos
Instalações telefónicas...	301:302	110:238	411:540
Instalações telegráficas	10:046	1:258	11:304
Edifícios	80:306	82:724	163:030
Material diverso	22:138	31:431	53:569
<i>Totais</i>	413:792	225:651	639:443

Por este quadro se verifica que montam a cerca de 640:000 contos os investimentos aplicados nos últimos quinze anos nos serviços da Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones e que, como já anteriormente se frisou, deles sobressaem nitidamente os que se referem à rede telefónica.

Todavia, por haverem sido de longe excedidas as previsões avaliadas para aquele período e também por virtude do agravamento do custo do material necessário às respectivas instalações, não foi até agora possível desenvolver e modernizar a rede telefónica de forma a harmonizar-se com as necessidades que se revelam na sua utilização e a obter-se dela a possível eficiência e consequente rendimento.

São índices desta afirmação os factos, que se referem no relatório da proposta de lei que neste sector agora se aprecia, de os postos telefónicos automáticos apenas representarem 23 por cento do conjunto; de nas redes locais haver ainda 41 por cento de linhas aéreas; de nas redes urbanas não exceder 12 por cento a percentagem das instalações em cabos, e também ainda o de, no fim do ano de 1951, terem ficado por instalar 8:500 postos telefónicos.

É assim perfeitamente justificável que na verba consignada à Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones no Plano de Fomento para melhoramentos dos seus serviços avulte aquela concernente à rede telefónica, que, no entanto, parece não bastar à expansão que aos seus serviços conviria dar durante o período de 1953-1958, a fim de terem plena satisfação as requisições de novos postos que se prevê possam surgir neste sexénio.

De facto, corrigida, de acordo com o desenvolvimento na realidade verificado nos últimos anos, a previsão da evolução de postos telefónicos no período de 1936-1950, estabelecida quando da elaboração do plano aprovado pela Lei n.º 1.959, conclui-se que deveriam instalar-se 40:000 desses postos no decurso do período de 1953-1958, admitindo que se

atingiria o fim de 1952 sem qualquer atraso na satisfação de requisições de novos postos. Tal hipótese exigiria a instalação de 14:500 postos durante aquele ano; mas devem instalar-se de facto apenas cerca de 10:000. A diferença assim verificada haverá, pois, de adicioná-la aos 40:000 postos acima citados, o que eleva a 44:500 a previsão de postos a instalar no período de 1953-1958 para satisfação das prováveis necessidades.

Ora a verba de 320:000 contos que se atribui a melhoramentos na rede telefónica permitirá a instalação de cerca de 14:000 postos telefónicos, incluindo a necessária expansão das restantes instalações telefónicas (redes e estações).

Por outro lado, o auxílio do autofinanciamento com que os CTT contam poder contribuir para a realização dos melhoramentos encarados no Plano de Fomento no período que este envolve andarà à volta de 300:000 contos, verba que, mesmo afecta exclusivamente à rede telefónica, não assegurará a instalação de mais de 12:000 postos, ou seja, na melhor das hipóteses, um total de 26:000, contra os 44:500 postos que se previam.

É de convir que, assim, se continuará ainda em deficientes condições no respeitante a um ramo dos serviços públicos que, pela sua imprescindibilidade hoje em dia, em qualquer sector de actividade que se encare, tem de ser completo e perfeito, atendendo sempre prontamente aos apelos para a sua maior generalização.

É certo que pode pensar-se que o desenvolvimento da rede telefónica não manterá no futuro ritmo ascensional tão acentuado como o verificado nos anos anteriores, uma vez que, saturados os centros mais populosos e de actividade económica mais movimentada, haverá então de atender necessidades de núcleos de mais limitados recursos e reduzida densidade demográfica, onde o interesse pela instalação de postos telefónicos se moderará notavelmente. Provável será então que haja até de providenciar-se no sentido de uma revisão de tarifas de instalações que melhor se harmonize com a parca economia dessas modestas populações.

Mas o índice estatístico apurado pelos serviços dos C. T. T. (em 1951, 2 telefones por 100 habitantes) parece não induzir a uma tal situação ainda no período de 1953-1958, e assim qualquer esforço financeiro que permita atingir mais elevado nível aos serviços telefónicos dos C. T. T. será, pois, sob todos os aspectos, de alto alcance para o País, não devendo deixar de frisar-se que, além de tudo, se trata de um serviço de rentabilidade assegurada.

No que se refere às restantes verbas indicadas para fazer face aos

investimentos em melhorias nos serviços dos C.T.T. haverá que com elas acudir criteriosamente às necessidades mais prementes reveladas nos diversos sectores a que se destinam, uma vez que o seu montante não se considera capaz de comportar todas as realizações de que cada qual carece.

E assim, no que se reporta concretamente a edificações, deverá atender-se essencialmente à construção de edifícios que a automatização da rede telefónica venha a impor, quando, por ampliação e remodelação dos existentes, quer pertença dos C.T.T., quer affectos ao património do Estado, não possam conseguir-se convenientes instalações que satisfaçam àquele objectivo.

Palácio de S. Bento, 10 de Novembro de 1952.

António Vicente Ferreira, assessor.
Eduardo de Arantes e Oliveira.
António Passos Oliveira Valença, relator.

VIII

Parecer subsidiário da secção de Crédito e previdência (Financiamento do Plano)

A secção de Crédito e previdência da Câmara Corporativa, consultada sobre o capítulo XI «Financiamento» do Plano de Fomento, emite o seguinte parecer subsidiário:

1. O Plano de Fomento elaborado pelo Governo e submetido à apreciação da Câmara Corporativa tem por objecto a continuação, em ritmo mais acelerado, da importante obra de progresso económico realizada ao abrigo da Lei de Reconstituição Económica.

Previu-se o investimento de 6,5 milhões de contos durante o período de quinze anos em empreendimentos económicos e de defesa nacional.

Para o financiamento deveriam concorrer:

	Milhares de contos
As receitas ordinárias, incluindo o Fundo de Desemprego, com	3:750
Os saldos de exercícios findos com	717
O produto de empréstimos com	2:000
	<hr/>
<i>Total</i>	6:467
	<hr/>

Estas fontes puderam contribuir, afinal, do seguinte modo:

	Milhares de contos
As receitas ordinárias com	5:765,3
O Fundo de Desemprego com	884,4
Os saldos de exercícios findos com	717
Os empréstimos com	5:552
	<hr/>
<i>Total</i>	12:918,7
	<hr/>

As previsões formuladas foram largamente excedidas e o programa de reconstrução económica, em consequência, muito ampliado.

Da importância da obra realizada e dos recursos utilizados para a sua execução deu conhecimento ao País o notável relatório do Sr. Presidente do Conselho enviado à Assembleia Nacional em 5 de Novembro de 1950.

2. O Plano de Fomento para os anos de 1953 a 1958 importa o investimento de 13,5 milhões de contos, sendo 7,5 milhões para a execução dos programas da metrópole e 6 milhões para os das províncias ultramarinas.

O Plano abrange apenas os grandes investimentos a fazer pelo Estado, na agricultura, reconhecimento mineiro, vias de comunicação e meios de transporte e os investimentos a fazer por particulares, com o auxílio do Estado, na agricultura, transportes, novas indústrias e desenvolvimento de algumas já existentes. Coordena as iniciativas do Estado e as dos particulares nos grandes empreendimentos a realizar, de modo que a sua execução, dentro das possibilidades de financiamento, seja progressiva e harmónica em todos os sectores.

Os recursos para o financiamento do Plano devem provir das seguintes fontes:

Na metrópole

1) De recursos e receitas do Estado:

	Milhares de contos	
Orçamento Geral do Estado	2:450	
Fundo de Fomento Nacional	880	
Fundo de Fomento de Exportação	180	
Produto da venda de títulos do Estado, reembolso do empréstimo da província de Moçambique e pagamento por amortização antecipada ao Fundo de Fomento Nacional	350	
	<hr/>	3:860

2) De recursos internos:

Instituições de previdência	1:400	
Instituições de crédito	750	
Sociedades seguradoras	150	
Entidades particulares	750	
Autofinanciamento	790	
Operações especiais	100	
	<hr/>	3:940

3) De crédito externo 1:200

No ultramar

1) De recursos próprios e empréstimos	4:500	
		<hr/>
<i>Total</i>		13:500
		<hr/>

A importância de 9 milhões a obter na metrópole cobre as despesas dos seus próprios planos e permite auxiliar com 1,5 milhões de contos os empreendimentos a realizar nas províncias ultramarinas.

Financiamento do Plano

A) POR RECEITAS E RECURSOS DO ESTADO:

- a) Receitas orçamentais;
- b) Fundo de Fomento Nacional;
- c) Fundo de Fomento de Exportação;
- d) Outros recursos.

a) *Por receitas orçamentais.* — As despesas ordinárias do Estado, correspondentes a obrigações normais, são cobertas pelos impostos e outros rendimentos do Estado.

As despesas extraordinárias, de ordem económica, militar, social e cultural, devem ter cobertura pelos excedentes das receitas sobre as despesas ordinárias e pelo produto de empréstimos e outras receitas extraordinárias.

O orçamento deve consignar os recursos necessários para cobrir a totalidade das despesas. O equilíbrio financeiro tem origem e fundamento no cumprimento rigoroso destas normas constitucionais, firmemente observadas desde 1929.

A evolução das receitas e despesas públicas no período de 1946 a 1951 foi a seguinte:

Receitas e despesas públicas

(Valores em milhões de escudos)

Designações	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Receitas totais:						
Ordinárias	3:901	4:314	4:428	4:690	4:825	5:527
Extraordinárias	734	1:431	1:333	1:016	320	125
<i>Total</i>	4:685	5:745	5:761	5:706	5:145	5:652
Despesas totais:						
Ordinárias	3:045	3:440	3:744	3:984	4:034	4:375
Extraordinárias	1:579	2:254	1:954	1:677	1:081	1:245
<i>Total</i>	4:624	5:694	5:698	5:661	5:115	5:620
Saldos finais	+ 61	+ 51	+ 62	+ 45	+ 29	+ 32
Aumento das receitas ordinárias ...	—	413	115	261	135	702
Excesso das receitas ordinárias sobre as despesas ordinárias	—	874	684	706	791	1:153

O exame deste quadro mostra que as receitas ordinárias aumentaram sempre no decurso dos anos considerados e têm excedido invariavelmente as despesas da mesma natureza.

O aumento será acrescido no futuro pelo desenvolvimento do progresso económico já realizado e dos empreendimentos do Plano de Fomento, à medida que se efectivem.

As despesas extraordinárias e a sua cobertura no período de 1946 a 1952 constam do quadro seguinte.

Despesas extraordinárias e sua cobertura

(Valores em milhões de escudos)

Designações	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952 — Previsões
Despesas extraordinárias:							
Económicas	495	1:270	1:141	1:097	753	735	490
Sociais e culturais	224	335	281	191	178	159	247
Defesa e segurança	675	649	532	389	330	341	593
<i>Total</i>	1:394	2:254	1:954	1:677	1:081	1:235	1:330
Cobertura das despesas extraordinárias:							
Saldo das contas ordinárias ou dos anos anteriores	880	921	754	748	761	1:110	400
Produto de empréstimos e outras receitas	514	1:333	1:200	929	320	125	930
<i>Total</i>	1:394	2:254	1:954	1:677	1:081	1:235	1:330

Os encargos com obras de fomento incluem-se nas despesas extraordinárias.

As despesas desta natureza nos anos de 1950 e 1951 foram, respectivamente, de 1:081 e 1:235 milhares de contos. As previstas para o exercício de 1952 atingem 1:330 milhares de contos.

Com base nestes números e no conhecimento de encargos que têm de ser satisfeitos por força de receitas extraordinárias prevê-se para o sexénio de 1953-1958 a média anual de 1:250 milhares de contos, neles se incluindo despesas inclusíveis no Plano de Fomento, despesas relativas à defesa nacional resultantes de compromissos militares internacionais e outros encargos que o Estado deve satisfazer.

Pormenorizadamente descritas e avaliadas as receitas e as despesas

desta natureza para o sexénio de 1953-1958 no relatório da proposta de lei, conclui-se que o Orçamento Geral do Estado poderá contribuir para o financiamento com 227,5 milhares de contos em cada um dos exercícios de 1953 e 1954 e com 500:000 contos por ano a partir de 1955, ou seja com a importância total de 2:450 milhares de contos.

b) *Pelo Fundo de Fomento Nacional.* — Este Fundo, criado pelo Decreto-Lei n.º 37.354, de 26 de Março de 1949, para centralizar e fiscalizar as operações que interessem directamente ao fomento nacional e, nos termos do Decreto n.º 37.734, de 2 de Janeiro de 1950, para receber e aplicar os fundos atribuídos a Portugal pelo programa de auxílio americano à Europa, tinha aplicado até 31 de Dezembro de 1951, como se vê no balanço geral publicado nas *Estatísticas Financeiras de 1951*, do Instituto Nacional de Estatística, a importância de 1:219 milhares de contos e possuía em depósito, disponível para novas aplicações, a quantia de 286:000 contos.

As disponibilidades que o Fundo possui, os reembolsos de empréstimos que concedeu e rendimentos disponíveis nos anos de 1953 a 1958, descritos no relatório da proposta de lei, permitem o financiamento de 680:000 contos.

Estes recursos, adicionados à quantia de 200:000 contos já aplicada em antecipação do Plano, elevam a contribuição deste Fundo a 880:000 contos.

c) *Pelo Fundo de Fomento de Exportação.* — Este Fundo, instituído pelo Decreto-Lei n.º 37.538, de 2 de Setembro de 1939, é constituído pelas taxas de importação de artigos sumptuários. Fechou os exercícios de 1950 e 1951 com saldos que atingem 68:000 contos e prevê-se que, com o excedente das receitas sobre as despesas do corrente ano, fiquem disponíveis para o financiamento do Plano 90:000 contos.

A previsão do concurso de 15:000 contos anuais desde 1953 a 1958, ou seja o total de 90:000 contos, parece estabelecida com suficiente margem de segurança. É de admitir, portanto, que este concurso pelas receitas futuras, adicionado aos 90:000 contos disponíveis, permite o financiamento indicado de 180:000 contos.

d) *Por outros recursos.* — As previsões estabelecidas na parte do programa de financiamento, n.º 10 do capítulo XI, relativas à mobilização de parte da carteira de títulos do Estado e utilização de outros recursos indicados oferecem fundadas possibilidades de realização.

B) POR RECURSOS INTERNOS:

- a) Instituições de previdência;
- b) Instituições de crédito;
- c) Sociedades seguradoras;
- d) Entidades privadas.

a) *Instituições de previdência.* — 1. O investimento dos fundos da previdência social constitui problema de alta delicadeza e isso justifica a vastidão da bibliografia existente, resultado dos apreciáveis esforços individuais e colectivos, uns e outros despendidos apenas com o objectivo limitado da determinação de normas orientadoras.

Não se trata na verdade de problema para cujas variáveis se possam preestabelecer sistemas de soluções, ou sequer determinar limites. O elevado número e a mutabilidade dos condicionamentos — modalidades, bases técnicas e regime financeiro do seguro; estado evolutivo das finanças, economia e nível social do País, etc. — impedem a regra.

O investimento dos fundos das caixas sindicais e de reforma corresponde a uma simples alínea deste parecer subsidiário, não tendo consequentemente aqui cabimento um estudo metódico e exaustivo do problema. Assim, entre os seus múltiplos aspectos, intimamente ligados com o objectivo em vista, apenas se focam aqueles que se julgam de real interesse e oportunidade, e mesmo estes por forma tão sucinta quanto possível.

2. O regime financeiro da nossa previdência social é o da capitalização pura.

Este facto é natural, pois entre os princípios adoptados de 1929 para cá não caberia o de diferir para gerações futuras um encargo proveniente de benefícios usufruídos pela geração presente.

A teoria porém leva-nos a admitir a possível existência de condições que, a verificarem-se, indicariam a conveniência de uma mudança de orientação neste importantíssimo capítulo da previdência social. E não se deverá igualmente desconhecer a existência de forte argumentação contrária à capitalização.

Por outro lado, a aprovação da ordem de financiamento prevista, no que respeita às instituições de previdência, corresponde implicitamente ao compromisso da manutenção por seis anos do actual regime financeiro da previdência social portuguesa.

Torna-se assim legítimo perguntar se tal compromisso será ou não aconselhável.

Responde-se:

O montante das reservas ao fim deste período de seis anos deve atingir a ordem dos 7:000 milhares de contos, número este sem significado alarmante em relação à riqueza nacional e sem dúvida duas vezes inferior ao menor dos limites de estabilização das reservas de segurança, preconizável por qualquer defensor consciente dum regime vincadamente de repartição.

Também nenhuma indicação especial existe que faça prever forte quebra de capacidade de compra da moeda no decorrer deste curto espaço de tempo.

Quanto às dificuldades normalmente existentes de se encontrarem valores adequados, livres e em quantidade suficiente, lembra-se que vamos justamente entrar num período em que, por força deste Plano de Fomento, tais dificuldades praticamente não existirão.

Verifica-se assim que a manutenção do regime de capitalização, pelo menos por mais seis anos, não cria qualquer problema grave que dificulte o futuro e o momento é excepcionalmente oportuno para uma aplicação de capitais em grande escala.

No que ficou dito só à técnica se atendeu, mas não será certamente considerado despropositado o invocar-se também os superiores interesses da economia nacional, neste caso em jogo.

3. Os seguintes elementos estatísticos, correspondentes aos últimos cinco anos, permitem que se obtenha a previsão das disponibilidades:

(Em milhares de contos)

Anos	Receitas			Despesas totais	Saldos excepto rendimentos	Saldos totais	Valores affectos aos fundos em 31 de Dezembro		
	Contribuições e outras, excepto rendimentos	Rendimentos	Total				Aplicados (não incluído numerário)	Numerário	Total
1947	620,3	27,6	648	263	357	385	869,5	320,1	1:190
1948	883	41,3	924	524	359	400	1:343	337,5	1:681
1949	1:018,7	60,3	1:079	655	364	424	1:774,5	264,9	2:039
1950	1:053,2	75,3	1:129	629	424	500	2:183,7	330,6	2:514
1951	1:077,8	89,2	1:167	635	443	532	2:520,9	540,4	3:061

Na verdade, da observação destes valores pode concluir-se:

- a) Os saldos dos exercícios, não incluindo os rendimentos, embora sejam crescentes, têm carácter de estabilidade; para efeito da

previsão que nos interessa, correspondente aos seis anos de 1953-1958, podem fixar-se com prudência nos 400:000 contos anuais; e,

- b) A percentagem dos valores representativos dos rendimentos arrecadados no decorrer de cada exercício, em relação aos montantes dos valores affectos aos fundos e que se encontram aplicados (totais abatidos do numerário) no fim dos respectivos exercícios anteriores, nunca foi inferior a 0,04.

Com estes dois elementos fácil se torna obter uma previsão, suficientemente segura, da evolução dos fundos, a qual claramente se apresenta no seguinte quadro:

(Em milhares de contos)

Designações	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Constituição dos fundos em 1 de Janeiro:							
Numerário	540	(b) 870	150	150	150	150	150
Aplicações com rendimentos	2:320	2:482	(c) 2:982	(d) 3:082	3:182	3:282	3:382
Aplicações sem rendimentos	(a) 201	201	920	1:339	1:762	2:189	2:620
<i>Total</i>	3:061	3:553	4:052	4:571	5:094	5:621	6:152
Crescimentos dos fundos							
Saldos (excepto rendimentos)	400	400	400	400	400	400	400
Rendimentos	92	99	119	123	127	131	135
<i>Total geral</i>	3:553	4:052	4:571	5:094	5:621	6:152	6:687

(a) Conta corrente da C. P. com as caixas dos caminhos de ferro, praticamente sem juro.
 (b) Está prevista uma aplicação de 162:000 contos até fins de 1952.
 (c) Tomou-se como possível uma aplicação de 500:000 contos em valores com rendimento.
 (d) Idem, idem, uma aplicação de apenas 100:000 contos com rendimento e o restante sem rendimento imediato.

Obtém-se desta forma como previsão do volume dos capitais da previdência a serem investidos durante o período do Plano de Fomento o montante de 4:000 milhares de contos — diferença entre o valor estimado para ser atingido pelos fundos das caixas sindicais e de reforma no fim de 1958 (6:687 milhares) e o montante já aplicado em fins de 1952 (2:521 milhares).

Não restam pois dúvidas quanto às possibilidades das instituições de previdência em relação aos meios e à ordem de financiamento constantes do Plano de Fomento.

4. Verificadas as possibilidades reais das caixas sindicais e de reforma, restaria encarar o aspecto legal das aplicações.

Contudo, o facto da aceitação do regime de capitalização — pelo menos por agora — dá tão grande importância técnica ao investimento dos capitais da previdência social que representaria grave falta não se tratar este aspecto do problema.

As normas legais reguladoras das aplicações dos valores das instituições de previdência social e que ao caso interessam são os artigos 16.º e 18.º do Decreto-Lei n.º 35:611, de 25 de Abril de 1946. Transcrevem-se a seguir:

Art. 16.º Os valores das instituições de previdência social incluídas nas 1.ª e 2.ª categorias previstas no artigo 1.º da Lei n.º 1.884, de 16 de Março de 1935, só poderão ser representados em dinheiro ou aplicados em:

- a) Títulos do Estado ou por ele garantidos;
- b) Acções ou obrigações de empresas ou entidades que o Conselho de Ministros, sob parecer favorável dos Ministros das Finanças e da Economia, julgue oferecerem a necessária segurança e representem interesse essencial para a economia da Nação;
- c) Imóveis para instalação ou rendimento, compreendendo casas económicas ou de renda económica.

... ..
§ 2.º As aplicações previstas neste artigo ficam dependentes da prévia autorização do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, segundo planos elaborados pelo Ministério das Finanças e Subsecretário das Corporações e Previdência Social e aprovadas em Conselho de Ministros.

§ 3.º O limite máximo de valores globalmente aplicados nos termos das alíneas b) e c) será de 50 por cento do total.

... ..
Art. 18.º Poderá ser autorizado que na fixação do montante a aplicar em imóveis, casas económicas e casas de renda económica pelas instituições de previdência social se considerem os valores prováveis a acumular no período máximo de cinco anos.

As condições gerais de ordem técnica a observar na aplicação dos capitais da previdência social, cujo regime financeiro é o da capitalização, são bem conhecidas:

- a) Segurança nominal e real;
- b) Rendimentos;
- c) Liquidez.

A «segurança nominal» não seria suficiente, pois não esqueçamos que o objectivo da previdência não é conceder subsídios de x escudos caso se verifiquem determinadas eventualidades, mas sim atenuar, efectivamente e em conveniente medida, os efeitos das mesmas eventualidades.

Nestas condições, não há dúvida de que a espécie de investimento mais indicada seriam os títulos garantidos pelo Estado — segurança nominal — e de valor ouro — segurança real.

Infelizmente, o importante volume a que se elevam os fundos das caixas sindicais e de reforma não permite a adopção de solução tão conveniente quanto simples, e daí a necessidade de se procurarem outras espécies de aplicações que se aproximem o mais possível daquele óptimo.

As acções de empresas explorando indústrias-base com o concurso e fiscalização do Estado, compradas nas condições de emissão, encontram-se certamente nesta última espécie de valores.

O contrário se deverá dizer quanto a obrigações de empresas, pois nada justificaria a sua escolha em prejuízo dos títulos do Estado, estes incomparavelmente melhores em «segurança nominal» e ambos igualmente contra-indicados no que respeita à «segurança real».

Passando ao «rendimento», o problema complica-se, pois num dado sistema de previdência social a fixação das contribuições e dos respectivos direitos implica um mínimo de rentabilidade média para os valores das reservas matemáticas.

Ora, enquanto os fundos do Estado e as obrigações de empresas garantem uma taxa de juro, o rendimento das acções acompanha as vicissitudes das respectivas indústrias.

Encarando este aspecto do problema, já as obrigações de empresas poderiam ser admitidas caso a taxa de rendimento seja apreciavelmente superior à dos títulos do Estado.

A «liquidez», último factor a tomar em consideração, tornaria ainda mais complexo o problema de aplicação dos capitais da previdência social, problema este de que apenas traçamos um esboço. Mas neste ponto nem sequer nos deteremos, visto na actual fase das nossas caixas sindicais e de reforma e durante umas dezenas de anos ainda tudo poder funcionar sem se ter em conta a «liquidez».

Da apreciação dos condicionalismos — conjunto dos conceitos de «segurança» e «rendimento», tendo ainda em consideração a utilidade

económica e social — resultou que os fundos da nossa previdência social devem ser investidos em três categorias principais de valores:

- 1) Títulos do Estado e obrigações de empresas de juro não inferior a 5 por cento (rendimento fixo);
- 2) Casas de renda económica, de renda limitada e outras de utilidade social (rendimento condicionado);
- 3) Imóveis de renda livre e acções de empresas (rendimento variável).

Os primeiros devendo ter a função de estabilizadores do rendimento e os últimos a de reduzirem os efeitos da desvalorização monetária.

Na prática, serão sempre razões de oportunidade que condicionarão em mais alto grau a distribuição das aplicações, mas não se deverá nunca perder de vista um conveniente equilíbrio entre os montantes representados em cada uma destas três espécies de valores.

A actual distribuição dos fundos das caixas sindicais e de reforma, referida a 31 de Dezembro de 1951, é a seguinte:

Imóveis:	Milhares de contos	
Renda livre	378:915	
Renda económica	273:841	
Renda limitada	38:963	
Outros	34:948	
	<hr/>	726:667
 Títulos:		
Do Estado	1.162:341	
Com garantia do Estado	28:222	
Sem garantia do Estado	367	
	<hr/>	1.190:930
 Acções e obrigações:		
Acções de empresas	117:963	
Obrigações de empresas	184:236	
	<hr/>	302:199
Numerário		540:375
Outros		301:103
		<hr/>
		3.061:274
		<hr/>

Esta actual distribuição e os princípios expostos levam a propor um plano de aplicações em conformidade com o volume dos capitais julgados livres no decorrer dos próximos seis anos, e isto principalmente porque um dos piores inimigos da obtenção de uma taxa conveniente de juro é a demora nas aplicações.

Este aspecto tornou-se de especial oportunidade dado o alto montante que o saldo livre deverá atingir ao fim do corrente ano, certamente como resultado de se haver previsto a proximidade de excepcional oportunidade de investimento.

Para melhor apreciação das diferenças apresenta-se o quadro seguinte:

Constituição dos fundos	Aplicações segundo o Plano								Aplicações propostas				
	Total	Critério da lei			Critério financeiro				Total	Rendimento fixo	Rendimento condicional	Rendimento variável	Numerário
		Títulos do Estado	Acções e imóveis	Numerário	Rendimento fixo	Rendimento condicional	Rendimento variável	Numerário					
Em 31 de Dezembro de 1951	3	1,2	1	(a)0,8	1,4	0,3	0,5	0,8	3	1,4	0,3	0,5	0,8
A aplicar até 31 de Dezembro de 1958	3,2	1,5	1,4	0,3	(b)2,2	0,3	(b)0,7	—	3,7	1,5	0,6	2	—0,4
Em 31 de Dezembro de 1958	6,2	2,7	2,4	1,1	3,6	0,6	1,2	0,8	6,7	2,9	0,9	2,5	0,4

(a) Considerou-se como numerário o saldo da conta corrente com as caixas dos caminhos de ferro.

(b) Considerou-se que dos 1:400 milhares de contos a aplicar em títulos de empresas privadas metade o seria em acções e a outra metade em obrigações.

Fácil é verificar, comparando os valores deste quadro com as disposições legais já citadas, que tanto a distribuição prevista no Plano como a aqui proposta não são incompatíveis.

5. Determinada a necessidade de as aplicações abrangerem os imóveis e acções de empresas, põe-se o problema da «dispersão do risco», como um dos principais factores da «segurança».

Por maior cuidado que seja posto na escolha dos valores de rendimento variável, a verdade é que existe sempre «risco», e não é justo, nem sequer lógico, que as instituições de previdência formem carteira de títulos e grupos de imóveis sem que para tal o princípio da «dispersão do risco» tenha intervindo.

E note-se que, na prática, aparecem a todo o momento circunstâncias várias que levam irremediavelmente a este resultado, tanto mais que, encontrando-se descentralizada a aplicação de capitais, as disponibilidades normais e as de cada momento variam de caixa para caixa.

Neste capítulo, as vantagens da centralização são inúmeras e, além da já apontada, notaremos a de se tornar economicamente viável a existência de serviços especializados de estudo, administração e fiscalização.

Citaremos ainda um outro aspecto de considerar, transcrevendo, do n.º 6 do *Boletim do Instituto dos Actuários Portugueses*, uma passagem de um trabalho do distinto actuário Dr. António Leão «... (as instituições de previdência) tornadas potentíssimas organizações de alta finança, mais preocupadas com as cotações dos títulos das suas ou alheias empresas, ou com o preço do carvão importado, que com a impertinência dos beneficiários doentes que desejam receber os subsídios diários de 10\$ ou 12\$, ou a modesta pensão mensal de invalidez».

Por todas estas razões, julga-se dever chamar a atenção do Governo para a oportunidade da criação de um órgão centralizador de percentagem substancial dos fundos da previdência social destinados ao investimento.

6. Em conclusão:

- a) Nenhuma dificuldade existe, de ordem material ou legal, no investimento previsto de 2:900 milhares de contos;
- b) Verifica-se a possibilidade e, possivelmente, mesmo a conveniência de se aumentar para 2:000 milhares os 1:400 milhares de contos cuja aplicação em «títulos de empresas privadas» se prevê no plano;
- c) Como «títulos de empresas privadas» devem entender-se «acções» ou «obrigações» com rendimento não inferior a 5 por cento;
- d) Na composição dos valores representativos das reservas deverá procurar-se um conveniente equilíbrio entre as aplicações de «rendimento livre» e as de «rendimento variável»;
- e) Sugere-se a conveniência e oportunidade do estudo e criação de um órgão centralizador de parte dos fundos da previdência social.

b) *Instituições de crédito.* — 1. Como se diz no n.º 5.º do capítulo XI do relatório que antecede a proposta de lei, a aplicação das reservas de caixa das instituições de crédito «não pode exceder limites prudentes e há-de pressupor sempre a manutenção de um grau de liquidez compatível com a flexibilidade exigida do sistema bancário pelas flutuações da balança de pagamentos se se tiverem em conta as contingências das trocas comerciais, o aumento das importações resultantes da aplicação do Plano e uma política selectiva baseada nas conveniências monetárias».

2. A balança de pagamentos conjunta da metrópole e das províncias ultramarinas teve a seguinte evolução nos anos de 1946 a 1951, em milhares de contos:

Anos	Balança comercial	Balança de invisíveis	Balança líquida
1946	— 2:404	+ 2:913	+ 509
1947	— 5:677	+ 2:715	— 2:962
1948	— 4:074	+ 1:108	— 2:966
1949	— 3:487	+ 1:451	— 2:036
1950	— 855	+ 1:326	+ 471
1951	— 809	+ 3:077	+ 2:268

A melhoria da balança comercial tem-se acentuado. Nos dois últimos anos a intensa procura de matérias-primas e outras mercadorias motivada pela urgência da preparação da defesa da Europa ocidental e as facilidades de crédito concedidas pela U. E. P. influíram na melhoria que se observa.

A produção de energia hidroeléctrica e de mercadorias que importávamos do estrangeiro concorreu também com quota apreciável, que aumentará gradualmente com o pleno rendimento da obra já realizada e o aproveitamento de recursos nacionais previsto no Plano.

As aquisições adicionais no estrangeiro necessárias à execução do Plano, as contingências das trocas comerciais normais e a necessidade de importações substanciais em anos de fraca produção agrícola podem alterar o progresso notado nos dois últimos anos, com o conseqüente reflexo nas reservas monetárias e meios de pagamento, como se vê confrontando a variação dos saldos com a evolução das reservas monetárias, notas em circulação, caixa e depósitos (quadros do número seguinte).

3. A situação dos bancos, casas bancárias e caixas económicas no fim dos anos de 1947 a 1951 era a seguinte, em milhões de escudos:

Banco de Portugal

Reservas monetárias e responsabilidades à vista

(Valores em milhões de escudos)

Designações	1947	1948	1949	1950	1951
Reservas de ouro e divisas	9:221	7:429	6:411	7:123	8:799
Outras garantias:					
Divisas e disponibilidades em ouro e divisas	6:654	5:303	6:035	6:415	7:166
Títulos da dívida pública	271	264	236	239	248
Dívida do Estado	1:015	1:013	1:010	1:008	1:005
Carteira comercial	85	93	480	581	718
Empréstimos e suprimentos	2	8	9	9	60
<i>Total</i>	8:027	6:681	7:770	8:252	9:197
Total das reservas e outras garantias	17:248	14:110	14:181	15:375	17:996
Responsabilidades:					
Notas em circulação	8:752	8:696	8:455	8:526	9:362
Outras responsabilidades-escudos à vista	8:159	5:071	3:822	4:916	6:948
<i>Total</i>	16:911	13:767	12:277	13:442	16:310
Proporção das reservas para as res- ponsabilidades-escudos à vista ...	53	52	52	52	53

O exame deste quadro mostra que as reservas ouro e divisas, em declínio desde 1947 a 1949, aumentaram nos anos de 1950 e 1951 (resultado de *superavit* da balança de pagamentos). As notas em circulação e outras responsabilidades à vista sofreram conseqüentemente variação idêntica. A proporção da reserva para as responsabilidades-escudos à vista era de 53 por cento em 1947 e baixou para 52 por cento nos anos de 1948 a 1950. Em 1951 subiu novamente para 53 por cento.

O excesso das reservas sobre as responsabilidades-escudos à vista e notas em circulação é de 1:686 milhares de contos em 1951.

Bancos e banqueiros, excluído o Banco de Portugal

(Valores em milhões de escudos)

Designação	1947	1948	1949	1950	1951
Caixa e depósitos no Banco de Portugal	3:525	3:043	2:812	3:127	3:522
Depósitos noutros bancos	1:420	1:380	1:287	1:538	1:904
Crédito concedido:					
Carteira comercial	4:096	4:233	4:390	4:646	5:666
Empréstimos	2:766	3:010	2:791	3:036	2:826
<i>Total</i>	6:862	7:243	7:181	7:682	8:492
Carteira de títulos de crédito	1:751	1:783	1:673	1:697	1:841
Depósitos à ordem	9:920	9:604	8:948	9:805	11:042
Depósitos a prazo	771	750	668	723	811
Depósitos totais	10:691	10:354	9:616	10:528	11:853
Proporções:					
Da reserva líquida de caixa para os depósitos à ordem	36 0/0	32 0/0	31 0/0	32 0/0	32 0/0
Da reserva total de caixa para os depósitos à ordem	50 0/0	46 0/0	46 0/0	48 0/0	49 0/0
Do crédito concedido para o total dos depósitos	64 0/0	70 0/0	75 0/0	73 0/0	73 0/0
Da carteira de títulos para o total dos depósitos	15 0/0	14 0/0	15 0/0	13 0/0	15 0/0

Caixas económicas

(Em milhões de escudos)

Designações	1947	1948	1949	1950	1951
Caixa e depósitos no Banco de Portugal	3:494	1:900	1:030	1:468	2:686
Depósitos entre si	88	84	41	51	51
Crédito concedido:					
Empréstimos	3:791	5:563	5:914	5:728	5:281
Carteira	23	23	15	16	195
<i>Total</i>	3:814	5:586	5:929	5:744	5:476
Carteira de títulos de crédito	1:249	1:163	961	849	938
Depósitos à ordem	7:834	7:807	7:158	7:198	8:125
Depósitos a prazo	203	176	174	159	147
Depósitos totais	8:037	7:983	7:332	7:357	8:272
Proporções:					
Da reserva líquida de caixa para os depósitos à ordem	45 0/0	24 0/0	14 0/0	20 0/0	32 0/0
Da reserva total de caixa para os depósitos totais	46 0/0	25 0/0	15 0/0	21 0/0	33 0/0
Do crédito concedido para o total dos depósitos	48 0/0	70 0/0	81 0/0	78 0/0	66 0/0
Da carteira de títulos para o total dos depósitos	15 0/0	15 0/0	13 0/0	11 0/0	11 0/0

As reservas de caixa dos estabelecimentos bancários e caixas económicas, constituídas por numerário e depósitos noutros estabelecimentos de crédito, destinam-se a liquidar responsabilidades exigíveis à vista e à realização de operações com pagamento imediato.

Em situação normal do mercado de capitais o movimento de entradas e saídas de numerário apresenta, geralmente, pequenas oscilações.

Entre as responsabilidades à vista avultam as representativas de depósitos à ordem, e para garantia do seu reembolso imediato determina o artigo 28.º do Decreto n.º 10.634, de 20 de Março de 1925, que os bancos e casas bancárias tenham sempre em caixa, incluídos os depósitos noutros estabelecimentos, quantia que perfaça pelo menos um quinto da quantia atingida pelos depósitos à ordem em moeda nacional. Os restantes quatro quintos devem estar, nos termos do artigo 40.º do mesmo decreto, representados por letras a receber, descontadas e de transferência, câmbio, agências e fundos flutuantes, realizáveis a prazo nunca excedente a noventa dias.

O artigo 41.º do diploma citado estabelece que, balanceadas as contas de letras a receber, letras descontadas e de transferência, câmbios, agências, fundos flutuantes, caixa e disponibilidades à ordem noutros bancos, da escrituração dos mesmos estabelecimentos encontrar-se-á sempre representada, pelo menos, a verba total dos depósitos à ordem. Este preceito subordina as disponibilidades e valores realizáveis a curto prazo aos depósitos à ordem.

A mobilização dos valores representados por letras pode obter-se rapidamente por redesconto e a das restantes verbas referidas por venda, se necessário, para pagamento de levantamentos anormais ou realização de novas operações.

O limite mínimo fixado na lei refere-se apenas aos depósitos à ordem, mas as operações bancárias criam outras responsabilidades à vista. Daqui resulta a necessidade de estabelecer as reservas de caixa em relação à totalidade das responsabilidades reembolsáveis à vista.

Os próprios depósitos representativos de pequenas, médias e grandes quantias condicionam também a reserva de caixa.

O quantitativo da reserva mínima tem de ser cautelosamente ponderado pela administração das instituições de crédito.

O excedente da relação legal caixa-depósitos indica possibilidades de realização de novas operações, mas nem todo o excedente pode ser aplicado, tendo em conta as restantes responsabilidades à vista.

Os depósitos nos estabelecimentos bancários representam, na maior

parte, a caixa e reservas das actividades económicas. Variam e movimentam-se segundo a intensidade dos negócios.

Os depósitos das caixas económicas têm origem diversa. São em regra representativos de poupança. Constituem um pecúlio do depositante para acudir a situações adversas ou para ulterior investimento. Acumula-se lentamente antes de atingir a quantia necessária ao investimento projectado. É mais estável do que o depósito nos estabelecimentos bancários. O reflexo da diminuição dos saldos da balança de pagamentos e da depressão de negócios é neles menos intensa.

As reservas líquidas de caixa nos últimos três anos subiram no conjunto de 3,8 milhões de escudos para 6,2; o crédito concedido por desconto de letras e empréstimos (por esta última modalidade apenas as caixas económicas) de 13,1 para 13,9; os depósitos à ordem de 16,1 para 19,1 e a proporção da reserva líquida de caixa (dinheiro e depósitos no Banco de Portugal) de 31 para 32 por cento e de 14 para 32 nas caixas económicas.

A carteira de títulos revela estabilidade. Em 1949 era de 2,6 milhares de contos e em 1951 aumentou apenas de 0,1.

A mobilização de títulos a longo prazo não é fácil no nosso mercado e o volume da carteira de títulos mantém-se com pequenas variações.

Os depósitos totais nos bancos e caixas económicas atingiram em 1951 20:125 milhares de contos.

A evolução dos depósitos à ordem no organismo mais representativo das caixas económicas, a Caixa Económica Portuguesa, em milhões de escudos, foi a seguinte:

1946	5:315
1947	5:302
1948	5:545
1949	5:311
1950	5:239
1951	5:570

No ano de 1950 verifica-se um declínio de 72:000 contos em relação a 1949 e em 1951 um aumento para 1950 de 331:000 contos.

Considerando uma reserva líquida de caixa de 30 por cento para as caixas económicas e a legal de 20 por cento para os bancos comerciais, o excedente em 1951 representa-se, em milhares de contos, do seguinte modo:

Bancos comerciais:

Depósitos à ordem	11:042
Reserva líquida	3:522
Reserva mínima legal	2:208
Diferença	+ 1:314

Caixas económicas:

Depósitos à ordem	8:125
Reserva líquida	2:686
Reserva mínima de 30 por cento	2:437
Diferença	+ 249

O excedente, no conjunto dos bancos comerciais e caixas económicas, é de cerca de 1:500 milhares de contos.

O financiamento anual previsto para as instituições de crédito é de 125:000 contos e para as entidades privadas de igual importância, ou seja o total de 250:000 contos.

O financiamento por poupança representada em entesouramento de moeda deve ser de reduzida importância; deve provir, portanto, quase inteiramente de disponibilidades depositadas nas instituições de crédito.

A venda de títulos da dívida pública para cobertura de despesas extraordinárias absorverá, como já se viu, 300:000 contos por ano e o financiamento do Plano por instituições de crédito e entidades privadas 250:000 contos, ou seja, na totalidade, 550:000 contos.

A parte desta importância devolvida ao mercado por pagamento de serviços e aplicações necessárias reconstitui depósitos levantados; a parte aplicada em compras ao exterior diminui as reservas-ouro e divisas, só recuperáveis por diferenças positivas da balança de pagamentos.

Verifica-se, conseqüentemente, capacidade de financiamento, mas pelos motivos indicados não deve considerar-se a comparticipação desta fonte seguramente realizável.

O financiamento do Plano, de resto, tem de subordinar-se à utilização de recursos disponíveis, sem perturbar a estabilidade económica e financeira.

Na execução dos empreendimentos realizados ao abrigo das disposições da Lei da Reconstituição Económica as efectivas condições do mercado permitiram, no entanto, contribuição superior à então prevista.

A inclusão de títulos nas reservas de caixa solicita a possibilidade de liquidação rápida, que no nosso mercado não existe.

c) *Sociedades seguradoras.* — 1. Entre os recursos e meios destinados à cobertura dos encargos resultantes da execução do Plano, o n.º 6 do capítulo XI do relatório da proposta de lei refere as possibilidades da indústria de seguros, baseando-as nos seguintes elementos de apreciação:

«Os valores concentrados nas sociedades seguradoras», que considera uma das «formas de capitalização voluntária» de maior vulto;

O montante das suas reservas técnicas e o total dos seus valores de rendimento atingidos em 1950;

A receita de prémios de seguros directos, líquidos de estornos e anulações, obtida no mesmo ano, que apresenta como um índice da «importância crescente das diversas modalidades do seguro voluntário»;

O acréscimo dos valores de rendimento entre 1946 e 1951, que classifica de disponibilidades; e

Finalmente conclui, por um simples processo indutivo, que «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».

Rigorosamente, apenas as reservas livres, que são facultativas e não exigem, por isso, contrapartida especificada, devem classificar-se como «capitalização voluntária».

As reservas técnicas, de constituição e aplicação obrigatórias, só podem, porém, considerar-se como tal na medida em que as sociedades seguradoras têm, com certas limitações, liberdade de proceder ao seu emprego, porque a sua formação é condicionada pela lei e pela técnica.

A lei fixa o seu montante mínimo, impõe o seu caucionamento, estabelece as proporções máximas das várias espécies a aplicar e faz depender de prévia aprovação do Ministro das Finanças quaisquer investimentos que não sejam em títulos do Estado e obrigações prediais ou municipais; a técnica obriga à rentabilidade e solidez garantidas e à repartição conveniente das diversas aplicações, para se obter uma composição equilibrada, em rendimento e segurança, dos valores de caucionamento.

2. A aceitação do risco importa para a sociedade seguradora a obrigação de se preparar para enfrentar as responsabilidades que contraiu,

quer dizer, de adquirir e manter a capacidade para, em caso de sinistro, poder libertar-se dos compromissos assumidos.

Esta obrigação concretiza-se na formação de reservas técnicas, que os tratadistas, em geral, antepõem à própria obrigação de indemnizar, que na ordem cronológica surge como segunda preocupação.

Não basta, porém, constituí-las no sentido de pôr de parte importâncias destinadas a ocorrer ao pagamento das indemnizações em caso de sinistros.

As reservas técnicas representam um património que salvaguarda os direitos dos segurados e assegura também a solvabilidade da empresa, impondo-se, por isso, applicá-las em valores que produzam um conveniente rendimento e ofereçam garantia de solidez.

Só, com efeito, tornando produtivos aqueles valores as sociedades seguradoras podem fortalecer a sua capacidade financeira e satisfazer, quanto à capitalização, aos imperativos da técnica actuarial no cálculo dos prémios e das reservas matemáticas.

Por isso as funções de constituir e aplicar reservas são correlativas, e, assim, à obrigação de as possuir deve corresponder o direito de as gerir.

Na verdade, ninguém melhor do que as próprias administrações possui, pela sua experiência, a visão dos investimentos que em determinado momento mais convêm à economia das respectivas sociedades e, simultaneamente, aos interesses dos segurados.

Neste aspecto a legislação sobre seguros de diversos países estrangeiros, de que em anexo se dá um resumo, é bastante mais maleável do que a portuguesa, pois confere às sociedades seguradoras maior latitude na formação e gerência das suas reservas técnicas.

A fiscalização do Estado no emprego dos valores de caucionamento é perfeitamente justificável, mas seria inconveniente qualquer medida tendente a promover a utilização das reservas das sociedades seguradoras, pois poderia provocar o alheamento, por parte das administrações, de uma das suas principais atribuições — administrar as reservas — e, consequentemente, alterar o indispensável equilíbrio na composição dos diversos valores de caucionamento.

A absorção de títulos públicos ou particulares a emitir para financiamento do Plano deve antes, como adiante se preconiza, resultar da criação de condições que estimulem estas operações de capitalização, exigidas pela natureza e função das reservas técnicas das sociedades seguradoras.

Seria vantajoso, porque proporcionaria maior facilidade nos investimentos, a publicação, no início de cada ano, pela Inspeção-Geral de

Crédito e Seguros, da lista de títulos emitidos para caucionamento das reservas técnicas,

3. A taxa geralmente adoptada no cálculo dos prémios e das reservas matemáticas das sociedades seguradoras é idêntica à utilizada pelas instituições de previdência.

O predomínio das reservas matemáticas no conjunto das reservas técnicas é de 83,4 por cento.

Reservas técnicas	1951	
	Valores	Percentagem para o total
Reservas matemáticas	1.084:028	83,4
Reservas de garantia	135:807	10,4
Reservas de seguros vencidos ...	66:984	5,2
Depósitos de garantia	13:400	1
<i>Total</i>	1.300:219	100

Daqui resulta a necessidade de as sociedades de seguros procurarem para as suas aplicações uma taxa média de juro nunca inferior à empregada no cálculo.

Ora, pondo de parte o numerário, aplicação de carácter normalmente transitório e de rendimento praticamente nulo, e abstraindo dos empréstimos sobre títulos, quase inexistentes, as taxas médias de rendimento observadas em 1951 para os restantes valores mobiliários foram as seguintes:

	Percentagens
Títulos do Estado	(a) 3,65
Outros valores mobiliários	(b) 4,11

(a) V. *Estatísticas Financeiras*, Instituto Nacional de Estatística, 1951, p. 41.

(b):

	Percentagens
Empréstimos sobre apólices (taxa fixada pela Inspeção-Geral de Crédito e Seguros)	4
Empréstimos hipotecários (taxa legal)	6
Obrigações (V. <i>Estatísticas Financeiras</i> , 1951, p. 41)	4,16
Acções (V. <i>Estatísticas Financeiras</i> , 1951, p. 30)	2,30

Verifica-se, todavia, na composição destes valores de caucionamento uma acentuada preponderância dos títulos do Estado (75 por cento do total dos valores mobiliários).

Esta situação, que se explica pela rentabilidade estável e maior garantia oferecidas por esta espécie de aplicações, faz baixar para menos de 4 por cento a taxa média de rendimento dos valores mobiliários aplicados pelas sociedades seguradoras.

Compreende-se assim que estas, para compensar a deficiência e obter para o conjunto dos investimentos uma taxa média de juro ajustada à utilizada nos cálculos actuariais, preferam as aplicações em imóveis, que não apresentam os inconvenientes das menores valias e asseguram um rendimento líquido computado em cerca de 5,5 por cento.

É precisamente para, tanto quanto possível, se obter a prévia garantia da rentabilidade tècnicamente necessária que as sociedades seguradoras se têm decidido pela aquisição de imóveis, em vez de adoptarem a política de construção urbana, de resultados contingentes.

A emissão de títulos do Estado, com rendimento adequado ao caucionamento de reservas desta natureza, facilitaria a aplicação destas para os fins previstos no Plano.

Uma margem para mais entre a taxa técnica de juro e a que possa ser adoptada para os títulos de rendimento fixo (títulos do Estado e obrigações de empresas privadas) poderia estimular a sua aquisição e conjuntamente o investimento em acções das indústrias a fomentar, pois compensaria a falta de remuneração de capital aplicado nestas últimas durante o período de instalação.

O Governo Francês, recentemente, emitiu um empréstimo reservado às sociedades de seguros e de capitalização, à taxa de 4,5 por cento (Decreto de 14 de Agosto de 1952), só transmissível entre as mesmas, ao mesmo tempo que emitiu outro empréstimo para particulares, à taxa de 3,5 por cento.

4. O encaixe de prémios, que, conforme se regista no Plano, foi em 1950 de 818:500 contos, números redondos, e, segundo os resultados já conhecidos, ascendeu a 880:300 contos em 1951, não fornece, considerado isoladamente, qualquer indicação, nem quanto ao incremento da produção, nem quanto à expansão atingida pelo seguro, nem ainda quanto às possibilidades financeiras da indústria seguradora.

Para tanto, tornar-se-ia necessário referi-lo às receitas dos anos anteriores, compará-lo com a matéria segurável e balanceá-lo, entre outros elementos, com a sinistralidade e os encargos de exploração.

Pode, contudo, afirmar-se, sem necessidade de comprovação numé-

rica: que, devido ao fraco nível de vida nacional, é ainda muito reduzida a capitação do seguro de vida em Portugal (uma das mais baixas da Europa); que, por carência de uma eficiente fiscalização do cumprimento da Lei n.º 1.942 (lei de responsabilidade patronal por acidentes de trabalho), os prémios de seguros deste ramo não correspondem às responsabilidades assumidas; e que, pela falta de espírito de previdência e de disposições legais adequadas, está ainda muito longe de se atingir em todos os ramos o ponto de saturação.

5. As reservas técnicas em 1951 atingiram 1.300:219 contos e apresentam em relação a 1945 um aumento de 561:240 contos, conforme se evidencia no quadro abaixo e mais desenvolvidamente se mostra no mapa n.º 1:

Anos	Matemáticas		Garantia	Seguros vencidos	Depósitos de garantia	Total
	Vida	Acidentes de trabalho				
1946	54:449	21:366	11:195	15:727	-	102:737
1947	56:648	30:376	18:584	— 176	-	105:432
1948	63:367	27:261	11:468	3:788	-	105:884
1949	62:816	26:173	7:023	— 30:820	-	65:192
1950	56:397	20:211	5:844	9:281	-	91:733
1951	67:522	19:920	9:769	— 6:449	— 500	90:262
<i>Total</i>	361:199	145:307	63:883	— 8:649	— 500	561:240

Pode, com base na variação das reservas matemáticas e das receitas de prémios de seguros reais registada no período considerado, estabelecer-se uma previsão sobre o acréscimo das reservas a constituir entre 1952 e 1957 e a investir no sexénio de 1953-1958:

a) A reserva matemática do ramo «Vida», depois de subir, correspondendo a anos de maior produção, de 1946 a 1948, diminuiu até 1950 e voltou a crescer em 1951.

A taxa média de acréscimo no sexénio findo foi de 4,7 por cento.

Considerando, porém, que a tendência regular da variação é crescente, adopta-se na expressão da anuidade certa empregada para determinar o aumento provável das reservas no sexénio de 1952-1957 a taxa de 3 por cento, que, como é evidente, por ser uma taxa de capitalização mais baixa, conduz a um valor superior ao que resultaria da utilização da taxa média de acréscimo.

Assim, o aumento previsível seria de:

$$67:522 \times \frac{1}{0,03} \left(1 - \frac{1}{1,03} 6\right) = 366:000 \text{ contos}$$

b) A reserva matemática do ramo «Acidentes de trabalho» teve inex-
plicavelmente uma evolução decrescente no sexénio de 1946-1951.

Por isso, e não obstante a evolução normal deste encargo ser pro-
gressiva e poder assim esperar-se o seu agravamento, devido à actualiza-
ção dos artigos 18.º e 19.º da Lei n.º 1.942 (mesmo tendo também em
conta que o artigo 1.º do Decreto n.º 38.539 deverá provocar um maior
número de remições), toma-se esse encargo como estacionário e atribui-
-se-lhe o valor médio anual de 24:000 contos, equivalente à média de
aumento verificada, o que perfaz 144:000 contos para o sexénio de
1952-1957;

c) A reserva de garantia nos ramos «Acidentes pessoais», «Automó-
veis», «Incêndio» e «Diversos», em que o valor é de $\frac{1}{3}$ da receita de
prémios de seguros directos, atingiu 108:000 contos em 1951, e nos ramos
«Marítimo», «Transportes», «Aéreo» e «Agrícola», em que o seu valor
é de $\frac{1}{10}$, cifrou-se em 20:600 contos.

Supondo cautelosamente que no sexénio de 1952-1957 o acréscimo
anual das receitas dos referidos ramos seja de 5 por cento (a percentagem
média de aumento no último triénio foi de 5,6), obter-se-á como receita
de prémios no último ano do sexénio, respectivamente, para o primeiro
grupo:

$$325:000 \text{ (receita em 1951)} \times 1,05^6 = 436:000 \text{ contos}$$

e para o segundo grupo:

$$206:000 \text{ (receita em 1951)} \times 1,05^6 = 276:000 \text{ contos}$$

O aumento provável da reserva de garantia, no fim do sexénio, pode,
portanto, avaliar-se, em contos:

$\frac{1}{3}$	(436:000 — 325:000 =	37:000
$\frac{1}{10}$	(276:000 — 206:000 =	7:000
		<hr/>
	<i>Total</i>	44:000
		<hr/>

d) A reserva de seguros vencidos, atendendo às reduções que teve no sexénio de 1946-1951, é quase certo que não desça abaixo do nível atingido neste último ano e antes cresça com a expansão natural do seguro.

Trata-se, todavia, de uma reserva de evolução tão irregular que melhor será não contar com ela;

e) Os depósitos de garantia, porque se destinam a caucionar a exploração dos diferentes ramos de seguros, estão praticamente estacionários, e por isso se abstrai também destes valores;

f) As sociedades seguradoras contabilizam ainda, por imperativo da lei, reservas legais, e, voluntariamente, para reforçar a sua situação financeira e ocorrer a eventuais emergências, reservas livres.

O aumento destas reservas entre 1946 e 1951, apurado pelos balanços das sociedades seguradoras, foi de cerca de 92:500 contos.

Reservas	1945	1951	Aumentos de 1945 para 1951
Fundo de reserva legal	15:356	29:882	14:526
Fundo de reserva livre	132:284	210:333	78:049
<i>Total</i>	147:640	240:215	92:575

Prudentemente computa-se o seu aumento no sexénio de 1952-1957 em 80:000 contos. Dada, porém, a natureza e função destas reservas, que exigem aplicações de fácil e imediata realização, não se deve contar com elas para efeito de investimentos a longo prazo.

Assim, e abstraindo, pelas razões expostas, da reserva de seguros vencidos e dos depósitos de garantia, obter-se-á como limite inferior do provável aumento de reservas técnicas em 1957:

	Contos
Reservas matemáticas de «Vida»	366:000
Reservas matemáticas de «Acidentes de trabalho»	144:000
Reservas de garantia	44:000
<i>Total</i>	554:000

O valor total das reservas técnicas em 1957 deve, portanto, ascender a 1.300:219 contos (reservas existentes em 1951), mais 554:000 contos (aumento previsível no sexénio de 1952-1957), ou seja 1.854:219 contos.

6. Os valores de rendimento, incluindo as aplicações efectuadas até 30 de Junho de 1952, atingem 1.511:489 contos, dos quais 1.353:419 estão affectos às reservas técnicas, constituindo os restantes 158:070 contrapartida dos valores livres, de que, pelas razões já aduzidas, se abstrai.

Esclarece-se que os valores de rendimento affectos às reservas técnicas não representam disponibilidades, porquanto as reservas matemáticas de «Acidentes de trabalho» são verdadeiramente sinistros e as reservas de garantia e matemáticas de «Vida» constituem um encargo, ou, mais rigorosamente, uma correcção aos prémios.

Por isso a lei estabelece que sejam depositados na Caixa Geral de Depósitos ou averbados nas conservatórias do registo predial, consoante se trate de numerário e títulos ou de imóveis.

Analisando a composição dos valores de rendimento em 1946 e 1951, verifica-se que apenas os imóveis e os títulos do Estado sofreram alterações sensíveis:

Espécies	1946		1951	
	Valores	Porcentagens para o total	Valores	Porcentagens para o total
Numerário	34:230	3,9	39:350	2,9
Títulos do Estado	566:366	64,6	556:546	41,1
Obrigações prediais	1:386	0,2	1:741	0,1
Acções e obrigações diversas	36:945	4,2	71:500	5,3
Prédios	198:055	22,6	572:197	42,3
Hipotecas	16:629	1,9	47:874	3,5
Empréstimos sobre apólices	22:656	2,6	64:211	4,8
<i>Total</i>	876:267	100	1.353:419	100

As inversões em imóveis, que em 1946 representavam 22,6 por cento do total das aplicações, ascenderam em 1951 a 42,3 por cento, ao passo que os títulos do Estado desceram no mesmo período de 64,6 para 41,1 por cento.

Tal variação, no entanto, não traduz apenas uma modificação na política de investimentos, mas também, e de maneira apreciável, as menores valias observadas nos títulos do Estado e a valorização registada nos valores imobiliários.

Não é fácil prever a distribuição pelos diversos valores de caucionamento das reservas técnicas constituídas entre 1952 e 1957, porque os investimentos, dentro do condicionalismo legal, dependem do critério das administrações, que, como já foi dito ao tratar da formação das reservas, constitui uma das suas principais atribuições.

Várias hipóteses poderiam servir de base para estabelecer a previsão.

A estimativa que se apresenta baseia-se, como pareceu mais razoável, na evolução das aplicações verificada no sexénio 1946-1951 e na tendência dos investimentos segundo a presente conjuntura:

a) As hipotecas, se as sociedades seguradoras continuarem a manifestar reduzido interesse por este género de aplicações, como é provável, podem admissivelmente avaliar-se num valor igual ao investido entre 1946 e 1951, ou seja 32:000 contos;

b) Os empréstimos sobre apólices, considerando que a proporção verificada em 1951 entre o valor desta aplicação e o das reservas matemáticas do ramo «Vida» foi de 7,9 por cento e que o seu acréscimo anual no último triénio se expressa pela percentagem de 1 por cento, foram prudentemente calculados em 10 por cento no montante previsível daquelas reservas no fim do período de 1952-1957:

10 por cento de 810:812 contos (valor das reservas matemáticas do ramo «Vida» em 1951) e de 366:000 contos (aumento previsível das mesmas reservas entre 1952 e 1957) = 118:000 contos.

Como já estão aplicados 64:000 contos, a importância a investir no sexénio será plausivelmente de 54:000 contos;

c) Os imóveis, se as seguradoras, como cautelosamente se deve admitir, utilizarem integralmente a margem legal de 50 por cento das reservas técnicas (rigorosamente poderia ainda ser maior o emprego, porque não há limite para as reservas não matemáticas), deverão alcançar no fim do sexénio um valor de 927:000 contos (50 por cento de 1.854:219 contos, valor computado para as reservas técnicas no final de 1957).

Deduzindo a esta importância 572:000 contos, já aplicados em imó-

veis até 1951, ficariam disponíveis para novos investimentos desta espécie no sexénio 355:000 contos;

d) Para cauções por títulos e numerários restariam 113:000 contos, como se exemplifica em contos:

Aumento previsível das reservas técnicas no sexénio de 1952-1957		554:000
		<hr/>
Aplicações:		
Hipotecas	32:000	
Empréstimos sobre apólices	54:000	
Imóveis	355:000	
Títulos e numerário	113:000	
	<hr/>	554:000
		<hr/>

Será, portanto, de 113:000 contos a importância que, prudentemente, pela previsível evolução das reservas e valores de caucionamento e por força dos preceitos legais em vigor, as sociedades seguradoras poderão investir no sexénio 1953-1958 em títulos do Estado e em acções e obrigações de empresas particulares.

Esta verba cabe integralmente na quota de 25 por cento que a lei fixa como máximo para as aplicações em acções e obrigações.

Efectivamente, abatendo a 463:555 contos (25 por cento de 1:854:219 contos) a importância de 71:500 contos, valor dos investimentos deste género em 1951, haveria ainda a possibilidade de no sexénio aplicar o excedente — 392:055 contos — em novas inversões.

Em consequência da instabilidade do mercado de títulos e do maior rendimento dos imóveis as aplicações em títulos de empresas privadas estão todavia longe de atingir o limite legal de 25 por cento.

As relações entre os totais dos investimentos em acções e obrigações e em títulos do Estado e o conjunto dos valores de caucionamento em 1951 são, respectivamente, de 5,3 por cento e 41,1 por cento.

Por outro lado, a proporção entre os investimentos em acções e obrigações e os valores de caucionamento manteve-se de 1946 a 1951 praticamente estacionária, com uma percentagem média de 5,1 por cento:

Anos	Totais dos valores de caucionamento	Títulos do Estado	Acções e obrigações	Percentagem dos títulos do Estado para o total dos valores de caucionamento	Percentagem das acções e obrigações para o total dos valores de caucionamento
1945	781:537	520:207	36:464	66,5	4,7
1946	876:267	566:366	36:945	64,6	4,2
1947	963:915	548:258	47:408	56,9	4,9
1948	1.074:860	544:425	63:646	50,6	5,9
1949	1.124:327	481:380	65:768	42,8	5,9
1950	1 232:483	502:553	63:979	40,8	5,2
1951	1.353:419	556:546	71:500	41,1	5,3

Dada, porém, a tendência das administrações para uma composição mista das inversões que assegure um rendimento médio de 4 por cento, não é de esperar uma alteração brusca nas proporções de emprego dos valores de caucionamento, a não ser que se criem condições favoráveis à modificação da política tradicional de investimentos.

Em resumo:

- a) A evolução dos números e as disposições legais em vigor permitem afirmar que as sociedades seguradoras, por força do previsível aumento das reservas técnicas entre 1952 e 1957, têm, potencialmente, capacidade para participar no financiamento directo ou indirecto do Plano de Fomento com cerca de 113:000 contos;
- b) Dada a política de investimentos seguida pelas sociedades seguradoras desde 1946 a 1951, não é de supor que aquela importância venha a ser integralmente aplicada nos empreendimentos previstos no Plano, a menos que sejam criadas condições que estimulem tais operações de capitalização;
- c) A garantia de uma rentabilidade ajustada à taxa técnica de juro adoptada no cálculo dos prémios e das reservas matemáticas facilitaria a inversão das reservas em títulos de rendimento fixo;
- d) Julga-se que o investimento em acções das indústrias a fomentar seria estimulado no caso de a taxa de juro dos títulos de rendimento fixo compensar a falta de remuneração do capital accionista durante o período de instalação;
- e) As reservas livres e outras disponibilidades, computáveis em cerca de 80:000 contos, poderiam ser canalizadas para o financei-

mento do Plano no caso de virem a ser criados títulos reembolsáveis a médio prazo.

d) *Entidades privadas.* — As possibilidades das entidades privadas, representadas por entesouramentos de moeda ou por depósito nas instituições de crédito, foram já notadas no número anterior.

A diminuição do ritmo da construção de prédios urbanos reforça a previsão estabelecida.

C) POR RECURSOS EXTERNOS, OPERAÇÕES ESPECIAIS E AUTOFINANCIAMENTO:

As previsões estabelecidas quanto a um empréstimo em negociação com a Companhia dos Diamantes de Angola, o autofinanciamento de algumas empresas e a utilização de crédito externo oferecem inteiramente possibilidades de realização.

Conclusões

1.^a A análise de cada uma das fontes de financiamento leva a concluir que estas no seu conjunto possuem capacidade para os investimentos previstos como necessários à execução do Plano;

2.^a A Administração deverá possuir os poderes suficientes para agir segundo as circunstâncias de momento por forma a manter o equilíbrio económico e financeiro, sem prejuízo contudo do princípio pelo qual «o Estado reconhece na iniciativa privada o mais fecundo instrumento do progresso e de economia da Nação»;

3.^a A aceitação das medidas de carácter complementar sugeridas na apreciação das fontes de financiamento favorecerá o concurso das entidades privadas e a conveniente aplicação dos fundos das instituições de previdência.

Palácio de S. Bento, 4 de Novembro de 1952.

Marcello Caetano, presidente, sem voto.

António Seixas Soares Júnior.

Frederico de Lemos Macedo Santos.

Henrique José Quirino da Fonseca.

João Baptista de Araújo.

Resumo da legislação de diversos países sobre os valores de emprego das reservas das sociedades de seguros

Portugal

(Decreto de 21 de Outubro de 1907)

Espécies e percentagens:

	Percentagem
Títulos da dívida pública	100
Empréstimos sobre estes títulos	100
Empréstimos sobre apólices	100
Hipoteca sobre prédios urbanos	100

Prédios:

Nas reservas matemáticas	50
Nas reservas de garantia e de seguros vencidos	100
Obrigações prediais	50
Obrigações municipais	50
Empréstimos sobre estas obrigações	50
Hipotecas sobre prédios rústicos	50
Acções e obrigações previamente autorizadas	25
Empréstimos sobre estes títulos	25

Os títulos de crédito que não sejam obrigações da dívida pública, prediais ou municipais necessitam da prévia autorização do Ministro das Finanças.

França

(Decreto de 30 de Dezembro de 1938)

Espécies e percentagens:

Até 100 por cento:

- Títulos do Estado ou por ele garantidos;
- Títulos de outras corporações de direito público;
- Títulos do crédito nacional e do crédito predial;
- Obrigações cotadas na Bolsa das comunas ou com garantia comunal ou departamental;
- Empréstimos sobre estes títulos;
- Em créditos sobre a Caixa Central de Resseguros;
- Empréstimos sobre apólices.

Até 50 por cento:

Imóveis (só até 40 por cento das matemáticas e 25 por cento das de garantia);
Hipotecas;
Empréstimos às comunas, departamentos e comunas ou obrigações liberadas por todos estes emitidas;
Valores cotados na Bolsa.

A reserva de garantia, até 30 por cento, pode ser representada por numerário e prémios à cobrança, líquidos de impostos e comissões, respeitantes aos últimos três meses.

Um só imóvel não pode exceder 10 por cento das reservas e uma mesma espécie de títulos sujeitos à limitação de 50 por cento mais de 5 por cento do total das reservas, salvo autorização especial do Ministro das Finanças.

Brasil

(Decreto n.º 14.593, de 21 de Dezembro de 1920)

Espécies:

Numerário.

Títulos da dívida pública.

Títulos garantidos pela União ou Estados.

Acções brasileiras liberadas, com a cotação não inferior nos últimos três anos a 70 por cento do nominal.

Empréstimos sobre estes títulos.

Imóveis.

Hipotecas (seguros vencidos só as duas primeiras espécies).

Matemáticas, mais:

Empréstimos sobre apólices;

Títulos estrangeiros.

Não fixa quaisquer percentagens máximas ou mínimas.

Espanha

(Lei de 14 de Maio de 1908)

Espécies:

Numerário.

Títulos.

Empréstimos:

Sobre títulos;

Sobre hipoteca;

Sobre apólices.

Imóveis.

Os títulos são os indicados numa lista publicada anualmente.

Percentagens máximas:

Imóveis e hipotecas, 50 por cento.

Bélgica

(Portaria real de 17 de Junho de 1931)

Reservas matemáticas — Espécies e percentagens:

Até 100 por cento, com o mínimo de 15 por cento:

Títulos do Estado ou por ele garantidos.
Obrigações do crédito comunal.
Obrigações de sociedades nacionais de caminhos de ferro.
Obrigações da Sociedade Nacional de Crédito à Indústria
Obrigações das comunas e províncias.

Até 100 por cento. — Empréstimos sobre apólices.

Até 65 por cento:

Imóveis:
Hipotecas.

Até 50 por cento:

Obrigações de sociedades belgas que tenham nos últimos cinco anos satisfeito os seus compromissos, com o máximo de 5 por cento para cada espécie;
Empréstimos sobre títulos, com o máximo de 5 por cento para cada espécie.

Até 20 por cento. — Em valores estrangeiros, admitidos por decisão ministerial.

Até 15 por cento. — Em acções de sociedades belgas que nos últimos cinco anos tenham satisfeito os seus compromissos, com o limite máximo de 5 por cento por cada espécie.

Até 10 por cento:

Obrigações de sociedades belgas não abrangidas nas disposições anteriores;
De qualquer outro modo proposto pela empresa e superiormente aceite.

Apenas existe fiscalização para o ramo «Vida».

MAPA N.º 1

Reservas técnicas das sociedades seguradoras de 1945 a 1951 e respectivas variações

(Valores em contos)

Reservas técnicas	1945 Valores	1946		1947		1948		1949		1950		1951		Aumen- to em relação a 1945
		Valores	Aumen- to em relação a 1945	Valores	Aumen- to em relação a 1946	Valores	Aumen- to em relação a 1947	Valores	Aumen- to em relação a 1948	Valores	Au- mento em relação a 1949	Valores	Aumen- to em relação a 1950	
Reservas mate- maticas do ramo «Vida».	449:613	504:062	54:459	560:710	56:648	624:077	63:367	686:893	62:816	743:290	56:397	810:812	67:522	361:199
Reservas mate- maticas do ramo «Aci- dentes de tra- balho»	127:909	149:275	21:366	179:651	30:376	206:912	27:261	233:085	26:173	253:296	20:211	273:216	19:920	145:307
Reservas de ga- rantia	71:924	83:119	11:195	101:703	18:584	113:171	11:468	120:194	7:023	126:038	5:844	135:807	9:769	63:883
Reservas de se- guros venci- dos	75:633	91:360	15:727	91:184	— 176	94:972	3:788	64:152	—30:820	73:433	9:281	66:984	—6:499	—8:649
Depósito de ga- rantia	13:900	13:900	—	13:900	—	13:900	—	13:900	—	13:900	—	13:400	500	— 500
<i>Total</i>	738:979	841:716	102:737	947:148	105:432	1.053:032	105:884	1.118:224	65:192	1.209:957	91:733	1 300:219	90:262	561:240

MAPA N.º 2

Reservas legais e livres das sociedades seguradoras e respectivas variações entre 1945 e 1951

(Valores em contos)

Reservas	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	Aumento de 1945 para 1951	
								Valores	Porcentagem
Fundo de reserva legal	15:356	16:400	18:582	20:864	23:554	26:272	29:882	14:526	94,6
Fundo de reserva livre	132:284	147:191	151:407	170:693	163:928	170:816	210:333	78:049	59
<i>Total</i>	147:640	163:591	169:989	191:557	187:482	197:088	240:215	92:575	62,7

MAPA N.º 3

Valores de rendimento das sociedades seguradoras affectos às reservas técnicas e respectivas variações de 1945 a 1951

(Valores em contos)

Espécies	1945		1946				1947				1948			
	Valores	Porcentagem para o total	Valores	Porcentagem para o total	Aumento em relação a 1945		Valores	Porcentagem para o total	Aumento em relação a 1946		Valores	Porcentagem para o total	Aumento em relação a 1947	
					Valores	Porcentagem			Valores	Porcentagem			Valores	Porcentagem
Numerário	16:979	2,2	34:230	3,9	17:251	101,6	48:078	5	13:848	40,5	42:987	4	— 5:091	— 11,9
Títulos do Estado...	520:207	66,5	566:366	64,6	46:159	8,9	548:258	56,9	— 18:108	— 3,2	544:425	50,6	— 3:833	— 0,7
Obrigações prediais	1:462	0,2	1:386	0,2	— 76	— 5,2	1:117	0,1	— 269	— 19,4	1:092	0,1	— 25	— 2,3
Acções e obrigações diversas	36:464	4,2	36:945	4,2	481	1,4	47:408	4,9	10:463	28,3	63:646	5,9	16:238	25,5
Prédios	168:787	21,6	198:055	22,6	29:268	17,3	268:198	27,8	70:143	35,4	365:504	34	97:306	26,6
Hipotecas	15:844	1,9	16:629	1,9	785	5	23:308	2,4	6:679	40,2	26:479	2,5	3:171	12
Empréstimos sobre apólices	21:794	2,6	22:656	2,6	862	4	27:548	2,9	4:892	21,6	30:727	2,9	3:179	10,3
<i>Total</i>	781:537	100	876:267	100	94:730	12,1	963:915	100	87:648	10	1.074:860	100	110:945	10,3

MAPA N.º 3 (continuação)

Espécies	1949				1950				1951				Aumento de 1951 em relação a 1945	
	Valores	Per-centage para o total	Aumento em relação a 1948		Valores	Per-centage para o total	Aumento em relação a 1949		Valores	Per-centage para o total	Aumento em relação a 1950			
			Valores	Per-centage			Valores	Per-centage			Valores	Per-centage		
Numerário	50:798	3,1	7:811	18,2	38:508	3,1	12:290	24,2	39:350	2,9	842	2,2	22:371	131,8
Títulos do Estado...	481:380	40,8	63:045	11,6	502:553	40,8	21:173	4,4	556:546	41,1	53:993	10,7	36:339	7
Obrigações prediais	1:303	0,1	211	19,3	1:741	0,2	438	33,6	1:741	0,1	-	-	279	19,1
Accções e obrigações diversas	65:768	5,9	2:122	3,3	63:979	5,2	1:789	27,2	71:500	5,3	7:521	11,8	35:036	96,1
Prédios	449:599	40	84:095	23	527:676	42,8	78:077	17,4	572:197	42,3	44:521	8,4	403:410	239
Hipotecas	29:286	2,6	2:807	10,6	42:388	3,4	13:102	44,7	47:874	3,5	5:486	12,9	32:030	202,2
Empréstimos sobre anólices	46:193	4,1	15:466	50,3	55:638	4,5	9:445	20,4	64:211	4,8	8:573	15,4	42:417	194,6
<i>Total</i>	1.124:327	100	49:467	4,6	1.232:483	100	108:156	9,6	1.353:419	100	120:936	9,8	571:882	73,2

PARTE II

ULTRAMAR

A Câmara Corporativa, consultada, nos termos do artigo 105.º da Constituição, acerca do projecto de proposta de lei n.º 519, elaborado pelo Governo sobre a execução do Plano de Fomento nos seis anos económicos de 1953 a 1958, emite, pela sua secção de Política e economia coloniais, sob a presidência de S. Ex.^a o Presidente da Câmara, o seguinte parecer, relativo à parte II (ultramar) do referido projecto:

I

Apreciação na generalidade

1. A Câmara Corporativa, ao apreciar a parte referente ao ultramar do projecto da proposta de lei sobre o Plano de Fomento, faz salientar a importância da iniciativa governamental, que proporciona às províncias ultramarinas os meios que foram julgados, no momento, como mais necessários e adequados ao seu indispensável progresso económico e social.

Observa-se, pela primeira vez na nossa história, o facto de as províncias ultramarinas serem consideradas dentro de um plano de fomento que vai do Minho a Timor, abrangendo, deste modo, a Nação no seu todo. É louvável o facto, pois estabelece, até onde as circunstâncias o permitem, a maior e a mais perfeita unidade, harmonia de interesses e objectivos comuns.

Pode dizer-se que o Plano em apreciação assume o aspecto de uma mobilização e ajustamento de valores e recursos que terão a mais alta projecção na missão patriótica de continuar Portugal no Mundo como nação livre e independente. A atestá-lo está o grandioso esforço que o

País se propõe realizar no ultramar através do Plano de Fomento, que prevê ali o considerável dispêndio de 6.000:000 de contos.

2. Procurou-se no projecto da proposta de lei em apreciação, na parte que se refere ao ultramar, que os planos de fomento das províncias ultramarinas se apresentassem, praticamente, como um desdobramento do Plano de Fomento da metrópole, e, se mais longe se não foi, como se afirma na parte preambular, isso se deve não só às circunstâncias especiais que resultam de determinados aspectos da autonomia financeira garantida às províncias ultramarinas, nos termos do artigo 148.º da Constituição, como também das condições próprias e diversas que caracterizam a vida e existência dos seus diferentes territórios.

Deve-se pois assinalar que este importante objectivo, apesar das dificuldades da mais diversa ordem, resultantes, como se disse, das diferentes características das várias províncias ultramarinas, que vão desde as possibilidades dos seus recursos e condições económicas até aos seus aspectos comerciais, urbanos ou agrícolas, ou ainda às suas necessidades de reconstrução ou povoamento ou melhoramento do seu nível de vida, é apreciavelmente atingido no plano de fomento para o ultramar, assim se conseguindo deste modo formar um conjunto bastante harmónico e, tanto quanto possível, homogéneo entre si, nos planos de fomento das várias províncias ultramarinas e entre os destas e os da metrópole.

Vai-se dar assim mais um grande passo na política de solidariedade nacional que nos últimos vinte e cinco anos vem sendo inalteravelmente adoptada em relação às províncias ultramarinas, e cuja linha mestra se inspira no conceito superior da integração, cada vez mais perfeita e completa, de todas as províncias dispersas na unidade da nação portuguesa, como foi proclamado por S. Ex.^a o Presidente do Conselho.

3. Nos planos de fomento para as províncias ultramarinas são consideradas apenas duas grandes divisões ou rubricas:

- a) Aproveitamentos de recursos e povoamento;
- b) Comunicações e transportes.

Houve especial cuidado e até insistência em se afirmar que isto não significa que, além dos empreendimentos e obras a realizar por força dos planos, não se continuem a executar nas províncias ultramarinas outras obras importantes, em curso ou não, ou nada mais se realize daquilo que possa ser considerado abrangido por qualquer dessas duas rubricas.

Assim, as obras portuárias e de hidráulica de pequena envergadura,

as estradas e pontes, o abastecimento de águas, as obras de saneamento, as construções hospitalares e as campanhas sanitárias, os edifícios, as moradias, o material de transporte, a instalação de serviços, a investigação científica, a actividade cultural, o fomento florestal, pecuário, piscícola, agrícola, industrial e mineiro, os levantamentos topográficos e todas as outras actividades que constituem a vida das províncias ultramarinas continuarão a executar-se — afirma-se — através dos seus serviços normais, que em alguns casos, segundo se prevê, serão mesmo modificados para assegurar a realização destas obras não compreendidas nos respectivos planos de fomento.

A Câmara Corporativa atribui a maior importância a esta orientação, que vem garantir a indispensável continuidade das obras e empreendimentos em curso e daqueles que constituem quase, por assim dizer, exigências da vida e progresso normal das províncias ultramarinas e que desde longa data têm estado não só a cargo dos orçamentos ordinários, mas também, e por vezes principalmente, das suas tabelas de despesas extraordinárias.

Contudo, julga ser da maior conveniência e alcance que desde já se vão encarando e tomando as necessárias providências no sentido de se fazer face ao indispensável aumento de pessoal e material que para os serviços normais de cada província ultramarina não poderá deixar de certamente acarretar a execução dos seus respectivos planos de fomento.

4. Dentro dos limites julgados pelo Governo como prudentes e seguros para garantir o financiamento dos planos de fomento de cada uma das províncias ultramarinas tiveram de ser primeiramente enquadradas as obras e empreendimentos que por essas verbas podiam ser comportadas. Entre o que, obedecendo a estes limites, que evidentemente não podem ser excedidos, foi decidido levar a efeito só figuram os trabalhos e a matéria sobre a qual já se realizaram os necessários e indispensáveis estudos, projectos e orçamentos e sobre cujos resultados, por essa mesma razão, se afigura ao Governo não haver dúvidas quanto ao seu bom êxito.

Hoje em dia, como é sabido, a economia e técnica das obras, principalmente das de tão grande vulto, não podem admitir improvisações ou soluções que não ofereçam as necessárias garantias de sucesso. Não chega apenas resolver bem, pois é indispensável encontrar as melhores soluções para cada problema.

Enfim, há que analisar sempre cuidadosamente num plano de fomento o estudo económico e o estudo técnico das obras a executar, para se poder verificar, como é conveniente, se elas não virão a representar

no futuro mais um pesado encargo orçamental a sustentar, em vez de se transformarem, como se pretende, em novos instrumentos de apreciável rendimento e desenvolvimento económico e social.

Explica-se assim a razão pela qual não foram considerados nos planos todos os empreendimentos e obras que constituem as ambições e aspirações — algumas delas bem justificadas — das várias províncias ultramarinas, mas somente aquelas consideradas mais necessárias e realizáveis dentro das suas possibilidades financeiras, calculadas, segundo se diz, com segurança, e dentro deste critério ainda somente aquelas para as quais existem cuidadosamente elaborados os respectivos estudos, projectos e orçamentos.

Merece a aprovação da Câmara Corporativa este princípio de indiscutível seriedade, expresso no Plano, de se fazerem estudos completos e de se elaborarem projectos cuidadosos das obras e empreendimentos a realizar, que constitui a melhor garantia de que as obras serão bem feitas e se completarão.

As obras, enquadradas nos planos de valorização sistemática das várias províncias ultramarinas, não deixarão assim de se completar por falta de verba, porque exactamente foram colocadas dentro das suas possibilidades financeiras e atingirão também os objectivos em vista, porque se encontram igualmente apoiadas em estudos cuidadosos feitos por técnicos competentes. A Câmara Corporativa salienta o facto da sua concordância com o princípio de que nenhuma obra deverá ser levada a efeito sem projectos completamente elaborados e justificados e orçamentos devidamente calculados.

5. Ocupa, como é natural, lugar de destaque dentro da primeira rubrica, principalmente nos planos de fomento respeitantes a Angola e Moçambique, o magno e fundamental problema do seu povoamento com elementos metropolitanos. Reconhece-se o alto valor desta orientação, que sob tão diversos aspectos tanto tem interessado e interessa à Nação.

Como foi afirmado por S. Ex.^a o Presidente do Conselho, o notável aumento da população da metrópole só pode ter solução na emigração ultramarina e numa mais intensa industrialização do País.

Em presença de uma pressão demográfica cada vez maior e da necessidade de elevar o nível de vida da população — tema em volta do qual gira o Plano de Fomento —, não há dúvida de que o problema terá de ser encarado de frente para se conseguir este objectivo.

É de acentuar, porém, que, a despeito da grandeza do esforço que será levado a cabo em Angola e Moçambique com o seu povoamento, ele de

modo algum tem, por enquanto, a pretensão de absorver em proporção apreciável o excesso demográfico da metrópole, onde a população aumentará em média de 80:000 a 90:000 pessoas por ano. De facto, para o povoamento do vale do Cunene, em Angola, e do vale do Limpopo, em Moçambique, está apenas prevista, para os seis anos de duração do plano, a preparação de terrenos e de instalações para a colocação de 8:000 e de 3:000 famílias, respectivamente, concedendo-se a cada uma 3 ha de regadio. Se cada família for composta por quatro pessoas, teremos, como o máximo de pessoas, 32:000 para Angola e 12:000 para Moçambique, ou seja apenas um total de 44:000 em seis anos, ou, mais pròpriamente, nos últimos dois anos do Plano, porque não é provável que as obras de rega e enxugo naquelas duas zonas se concluam em menos de quatro anos. Não parece, porém, fácil, em tão curto espaço de tempo, enviarem-se para ali esses números máximos de pessoas, devido a dificuldades de transporte, instalação e outras com que não se pode deixar de contar. Certamente se poderá considerar um bom resultado se nesses dois anos for possível instalar definitivamente nos vales do Cunene e do Limpopo cerca de 15:000 pessoas, ou seja um terço do total máximo calculado.

Mas o facto é que se dá assim o primeiro grande passo em frente, não só para a absorção do excesso demográfico, como também — e este aspecto é igualmente digno de consideração — para se continuar a grande obra de cimentar a nacionalização das vastas províncias ultramarinas através de um povoamento metropolitano mais intenso. De resto, mal se compreenderia que a valorização económica que para esses territórios vai indiscutivelmente constituir a realização dos seus planos de fomento não fosse acompanhada da sua nacionalização intensiva, que no fundo também constitui fonte de progresso social pela sua valorização demográfica.

Na opinião da Câmara Corporativa o povoamento de Angola e Moçambique é do mais alto interesse nacional, não só por vir reforçar a unidade e o incontestável prestígio da nossa soberania, como por constituir uma das mais felizes soluções para resolver, em parte também o problema do nosso excedente demográfico metropolitano.

O povoamento das nossas duas maiores províncias ultramarinas — Angola e Moçambique, mas principalmente o de Angola — constitui matéria vastíssima e muito complexa, que entre nós tem sido longamente debatida e estudada, embora sem uniformidade de vistas, como se verifica nos pareceres da Câmara Corporativa, de 5 de Março de 1940, e do Conselho do Império Colonial, de 25 de Novembro do mesmo ano, relativos ao projecto de decreto sobre a acção colonizadora do Estado em Angola.

Não vai, pois, a Câmara Corporativa — que conhece da urgência do

parecer — alongar-se em considerações sobre tão vasta matéria, mas não quer deixar de aproveitar a oportunidade para manifestar a sua opinião sobre a forma como no Plano de Fomento é encarado objectivamente este difícil e delicado problema do povoamento de Angola e Moçambique, merecedor de todo o cuidado, esforço e carinho, a fim de que a nova experiência, que se pode classificar de arrojada e que agora vai iniciar-se em escala nunca tentada, seja coroada de êxito.

Se assim for, como no Plano se prevê, ela passará a constituir a base sólida em que amanhã se poderá alicerçar em linha ascensional o povoamento progressivo de Angola e Moçambique por emigrantes metropolitanos, que ali, passarão a constituir consideráveis núcleos populacionais da raça branca. Em presença, porém, dos resultados medíocres ou quase nulos dos processos experimentados no passado, é desta vez o povoamento branco, de características essencialmente agrícolas, que se pretende levar a cabo — e que se considera a forma de colonização dirigida mais indicada para aqueles territórios —, precedido de grandes obras de electrificação e dos respectivos trabalhos de rega e de enxugo, com o fundamental objectivo de assim se eliminar uma grande parte daquilo que a agricultura tem de contingente e de se assegurar por esta forma, tanto quanto possível, o êxito da grandiosa empresa que se vai começar e que, dado o seu elevadíssimo custo, tem de forçosamente ser rodeada de todas as atenções e cuidados, nada se podendo nem devendo deixar ao acaso, porque tudo tem de, em seu devido tempo, ser bem previsto e estudado, para se evitar a possibilidade de qualquer desaire.

6. Para os novos colonos, a quem serão concedidas passagens e cujas condições de vida se deseja elevar, embora, como se diz, se não procurem modificar substancialmente os seus hábitos modestos e simples, mas antes manter as suas virtudes tradicionais de apego e amor à terra, são também consideradas nos planos moradias de tipo económico com um mínimo de conforto e de higiene ajustáveis ao clima e às suas novas condições de vida. Para se evitarem os inconvenientes já verificados dos casais dispersos, essas moradias serão agrupadas e dispostas em aldeamentos ou povoados, onde previamente serão criadas as necessárias e indispensáveis condições de salubridade e de saneamento. Com a adopção deste sistema serão muito facilitadas e muito menos dispendiosas a assistência médica, técnica, agro-pecuária, mecanizada e financeira garantidas aos novos colonos e suas famílias e certamente também a assistência religiosa e escolar, a que no Plano se não faz referência, mas que a Câmara Corporativa não pode deixar de considerar igualmente essencial.

Quanto à preparação e selecção dos novos colonos — ponto importantíssimo, que sem dúvida merecerá da parte do Governo os maiores cuidados, os quais certamente se irão buscar à população rural —, nada se diz no Plano, que apenas se refere, como já se disse, ao princípio básico de que se procurará assegurar-lhes uma decente modéstia e não modificar radicalmente os seus hábitos simples.

De facto, parece fundamental para o êxito deste tipo de povoamento que no espírito dos novos colonos seja bem inculcado que não seguem para as províncias ultramarinas para fazer fortuna em curto espaço, mas sim para passarem a viver em melhores condições do que aquelas em que viviam na metrópole. Devem partir para esses territórios, para onde transplantam a sua vida, com a ideia firme de que, embora com certo amparo do Estado, têm em primeiro lugar de contar consigo próprios e com as suas qualidades de amor ao trabalho, à família e de sobriedade e tenacidade.

7. Além das obras de electrificação e de rega e enxugo a que já se fez referência, são também previstas nos planos para as zonas a povoar as necessárias facilidades de comunicações que permitam aos colonos a exportação dos seus produtos para os centros onde possam realizar a sua venda.

O pormenor das comunicações é um ponto que a Câmara Corporativa deseja pôr em relevo, dada a sua importância. Sem a existência de comunicações, e, mais, se não se garantirem também aos colonos que as suas colheitas serão adquiridas a preços compensadores nesses centros de consumo, a sua situação tornar-se-á insustentável, e disso não poderão deixar de resultar, certamente, os mais graves inconvenientes.

A Câmara Corporativa nota que algumas das obras e aquisições que fazem parte destes empreendimentos do Plano já se encontram umas adjudicadas e outras em execução ou a concurso.

8. Foi examinada, assim, a traços muito largos, a questão do povoamento por emigrantes da metrópole, que em larga escala se pretende levar a cabo, em Angola e Moçambique e que no Plano de Fomento também é apresentada nas suas linhas gerais.

Mais uma vez a Câmara Corporativa reafirma a sua opinião de que considera a colonização agrícola dirigida dessas duas grandes províncias ultramarinas por emigrantes metropolitanos do maior interesse nacional e das mais flagrantes necessidade e oportunidade pelos motivos já analisados de assim se contribuir para a sua valorização demográfica e, con-

sequentemente, para a sua mais intensa nacionalização. Desta forma, reforça-se cada vez mais a nossa unidade e prestígio, e ainda se proporciona uma boa solução complementar para o problema do nosso excedente populacional metropolitano.

Não pode, porém, a Câmara Corporativa, em presença da ordem de grandeza com que o problema desta vez é encarado e se pretende resolver e da enorme soma prevista para o povoamento dos vales do Cunene e do Limpopo — 1.668:000 contos só para rega, enxugo e preparação de terrenos, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira —, deixar de sublinhar vincadamente que é sua opinião bem radicada que perante a magnitude deste empreendimento nada pode justificar que nele se não procurem reduzir ao mínimo as probabilidades de insucesso.

Certa de que é esta também a orientação do Governo, que aliás é afirmada no Plano, está a Câmara Corporativa convencida de que assim sucederá e que, desde o estudo técnico cuidadoso das obras de electrificação, rega, enxugo e outras até à elaboração dos seus projectos detalhados e orçamentos rigorosos do seu custo, despesas de conservação e amortização; desde os métodos de preparação e selecção dos colonos até à sua instalação e às diversas formas de assistência já citadas, que é necessário garantir-lhes e sua despesa; desde a distribuição e qualidade das terras e das culturas que nelas se podem efectuar até ao estudo económico da sua produção e rendimento; desde os meios indispensáveis de transporte fácil e barato para os produtos das colheitas até à sua venda e exportação assegurada nos respectivos centros consumidores e portos; enfim, desde a própria concepção deste grandioso empreendimento de colonização dirigida metropolitana — certamente o mais complexo, delicado e ousado que se apresenta em todo o Plano de Fomento — até à sua difícil execução e essencial escolha dos funcionários dinâmicos e competentes para essa árdua missão, tudo foi bem exaustiva e minuciosamente estudado e investigado por forma a poder garantir-se, dentro daquilo que é humanamente possível, que nada foi deixado ao acaso, mas sim foi tudo preparado no sentido de assegurar e conduzir ao êxito pretendido. Se para qualquer obra é bem sabido que nunca são demais os estudos e trabalhos preparatórios e que do tempo e dinheiro com eles gasto mostra a experiência que se têm sempre tirado resultados muito compensadores para a rapidez, economia e qualidade da sua execução, parece desnecessário encarecer as vantagens da aplicação de critério idêntico no presente caso, em que o empreendimento a realizar assume tão grandiosas proporções.

9. Dentro ainda do problema do povoamento, mas no que se relaciona com o seu aspecto livre, tudo leva a crer que a emigração metropolitana, que em volume nunca antes atingido (de 1940 a 1950, pelos últimos dados conhecidos, a população branca portuguesa aumentou cerca de 34:000 e 18:000 unidades em Angola e Moçambique, respectivamente) tem seguido nos últimos anos para essas províncias ultramarinas, mas principalmente para Angola, continuará a verificar-se em escala francamente progressiva, mercê do rápido e importante desenvolvimento agrícola e industrial que naqueles territórios se vem felizmente registando nos mais variados sectores.

É de toda a justiça, apesar dos erros que se possam ter cometido e que a experiência vai permitindo corrigir, destacar e louvar o enorme esforço despendido nos últimos tempos pelo Estado no auxílio que sob as mais diversas formas e aspectos tem prestado a todas as iniciativas oficiais e privadas com o fim de contribuir para o maior povoamento metropolitano do ultramar.

Realmente, como se afirma nas considerações gerais do plano de fomento relativo ao ultramar, muito pouco haverá da actividade oficial que nos anos mais recentes não tenha contribuído de qualquer forma para o povoamento do ultramar: ou pelo pagamento de passagens a colonos com emprego assegurado em pequenas empresas, que não poderiam suportar esse encargo, e por essa mesma razão nunca para ali os mandariam seguir; ou auxiliando a indústria da pesca e transportando pescadores e barcos; ou promovendo, sobretudo em Angola, a fixação de núcleos agrícolas apoiados em cooperativas; ou ainda facilitando o desenvolvimento de empreendimentos agrícolas, como a cultura do chá em Moçambique, e o estabelecimento de várias indústrias, que à metrópole têm de vir buscar a indispensável mão-de-obra.

Perante os excelentes e verdadeiramente animadores resultados que, como se vê, se têm registado nos últimos anos na emigração metropolitana para o ultramar e que tudo parece indicar com segurança que têm toda a tendência para continuar, como até aqui, a constituir uma das principais fontes de povoamento nacional ultramarino, é a Câmara Corporativa de parecer que o Governo deve manter e, se possível, alargar ainda mais a orientação seguida no sentido de auxiliar e encorajar por todos os meios ao seu alcance aquela colonização metropolitana livre.

10. A segunda rubrica do Plano ocupa-se das comunicações e dos transportes, elementos fundamentais para o fomento, pois é através deles que vem a valorização das produções, proporcionando mais riqueza e

facultando meios para desenvolver e melhorar em larga escala as condições económicas e sociais dos territórios e zonas que servem. Por isso se dá no Plano especial importância aos caminhos de ferro, rios, canais, estradas e pontes e aos portos e aeródromos, como meios necessários e indispensáveis de acesso que asseguram não só os transportes fáceis e rápidos dos vários produtos a distribuir, como ainda a sua exportação através das vias marítimas.

Escusado se torna salientar o valor da orientação, que a todas as províncias ultramarinas evidentemente interessa, de se procurar impulsionar e desenvolver de forma apreciável os seus meios de comunicação e transporte. Assim, tornou-se muito mais fácil harmonizar dentro da rubrica «Comunicações e transportes», ao contrário do que sucedeu com a de «Aproveitamento de recursos e povoamento», as obras a realizar em cada uma das províncias ultramarinas neste importante sector.

11. Trata ainda o plano de fomento do ultramar, nas suas considerações gerais preliminares, do ponto importante e fundamental do seu financiamento e das fontes a que para cada província ultramarina se irão buscar os indispensáveis recursos para se ocorrer às despesas com as obras que nelas se realizarão no período, por ele abrangido, de 1953 a 1958.

Para pagamento dos encargos do Plano são considerados em primeiro lugar os recursos próprios disponíveis de cada província ultramarina, os quais serão completados com os empréstimos que for necessário contrair para se atingir o total de despesa previsto. Naquelas em que, porém, por razões várias de carácter orçamental, se não puder lançar mão de recursos próprios, será por empréstimos que se cobrirão os encargos consequentes da realização dos planos.

A Timor, atendendo às circunstâncias especiais do seu caso, esse empréstimo ser-lhe-á concedido pela metrópole a título de subsídio gratuito reembolsável na medida das suas possibilidades orçamentais, o que se julga digno de destaque, por traduzir bem o princípio de solidariedade nacional que norteia toda a actividade do Governo.

Mais uma vez se afirma que não serão afectados por virtude da realização do Plano nem os orçamentos ordinários das províncias ultramarinas, através dos quais são pagos os seus encargos e necessidades normais, nem mesmo aquela parte das suas tabelas de despesas extraordinárias por onde vêm sendo custeadas as obras mais importantes cuja execução se impõe e também muitas outras despesas que, embora de carácter permanente, continuam a ser nelas normalmente inscritas. Só

o que se previu que poderá restar depois de satisfeitas estas despesas ordinárias e extraordinárias foi então retirado dos saldos prováveis de exercícios findos, para ser reservado para o financiamento do Plano.

A Câmara Corporativa insiste na importância que, como já se disse, atribui a este ponto, que é em sua opinião fundamental, porque vem garantir, como convém, a continuidade da vida normal das províncias ultramarinas, afastando-se assim a possibilidade de qualquer perturbação produzida com a realização do Plano.

Haverá que melhorar e procurar aumentar a cobrança das receitas, por forma que não deixe de entrar no Tesouro aquilo que por lei lhe é devido. Deverá realizar-se também o máximo de economia nos serviços e haver o maior rigor em eliminar despesas inúteis e em não aumentar os orçamentos com encargos permanentes que não sejam completamente justificados.

Mas isso não deve querer dizer que se suprima o que se considera essencial, nem se deixe de aumentar aquilo que se apresenta como indispensável dotar melhor.

Por exemplo: parece não haver qualquer dúvida de que a assistência sanitária e social ao indígena, apesar da vasta obra que nesse campo já se tem realizado, tem ainda de ser consideravelmente alargada, o que requer dispêndio cada vez mais avultado. É a mão-de-obra indígena, tão intimamente ligada a este problema, a maior riqueza dos nossos vastos territórios ultramarinos, e bem merece que se lhe dispensem todos os cuidados e atenções.

De igual modo se considera da mais premente necessidade, principalmente em Angola e em Moçambique, o melhoramento das suas já insuficientes redes de estradas — que, em boa verdade, só com poucas excepções como tal se podem classificar, e que na época das chuvas ficam cortadas, deixando várias localidades isoladas por longos períodos, com todos os inconvenientes resultantes do facto.

Assim, o problema das estradas é de vital importância para Angola e Moçambique. Não inclui o Plano de Fomento, porém, quaisquer verbas destinadas a trabalhos de construção de estradas ou melhoramentos a realizar naquelas já existentes nas duas citadas províncias.

Julga-se que esses trabalhos serão executados apenas por conta das dotações ordinárias e extraordinárias dos respectivos orçamentos, mas acha-se conveniente salientar que neste capítulo também se não devem fazer economias, mas preverem-se maiores dispêndios, para se poder assim ir ao encontro das exigências da época de desenvolvimento que estes territórios atravessam.

No entanto, dado o alto interesse de que se revestem as comunicações rodoviárias nessas províncias, a Câmara Corporativa julga que este problema deveria ter sido encarado no Plano de Fomento, e assim na apreciação na especialidade fará nesse sentido as sugestões que considera convenientes.

12. Prevê o Plano que se aprecia a criação de um banco de fomento para o ultramar, a estabelecer-se, por enquanto, apenas em Angola e Moçambique, que contribuirão para o seu capital, de 200:000 contos, cada uma com 20:000 contos, cabendo à metrópole o financiamento dos restantes 160:000 contos.

Vem a criação do Banco de Fomento do Ultramar corresponder a uma necessidade de há muito verificada e que desde longa data vem sendo reclamada como uma das medidas mais instantes para se atender às exigências cada vez maiores do grande desenvolvimento agrícola, comercial e industrial, consequência do enorme progresso e prosperidade que, felizmente, se está registando na vida económica da maior parte das províncias ultramarinas e que, pelo menos em grande parte, tudo parece indicar que deverá continuar a manter-se.

Foi exactamente para se atender às necessidades, que já nessa altura existiam, de se auxiliar a agricultura, o comércio e a indústria ultramarinas com o indispensável crédito a médio e a longo prazo de que careciam para o seu natural progresso e expansão, que em 1930 foi criado o Banco de Fomento Colonial, pelo Decreto n.º 18.571, de 8 de Julho do mesmo ano, que, por motivos vários, nunca chegou a ter execução.

Da mesma forma o projecto do decreto de 1939 relativo ao regime bancário no ultramar português, que igualmente previa a criação de um banco de fomento colonial e que foi analisado pelo Conselho Ultramarino no seu parecer n.º 41, de 29 de Julho de 1940, também não chegou a ter qualquer materialização.

Em 1946, perante a pressão do progresso económico de Angola e a necessidade imperiosa de se acudir às suas necessidades de crédito de fomento a médio e longo prazo para vários fins, nomeadamente agrícola, pecuário, industrial e predial, foi criado no Banco de Angola — inicialmente constituído para exercer as funções de banco emissor e de crédito comercial — pelo Decreto-Lei n.º 35.670, de 28 de Maio do mesmo ano, um departamento autónomo de fomento, com capital e contabilidade próprios. Esta experiência, apesar de todas as naturais dificuldades e morosidades iniciais, pode dizer-se que provou bem, acudindo eficazmente a uma situação difícil.

Mas o incessante e extraordinário desenvolvimento económico de Angola, que nos últimos tempos mais se tem acentuado, já faz sentir ali novamente a carência de crédito a médio e longo prazo tão indispensável para a manutenção e continuação do progresso e prosperidade da sua economia. Por outro lado, este progresso, que, como se disse, se pode considerar no momento actual como uma característica comum a quase todas as províncias ultramarinas, está criando, na maioria delas, igual necessidade de serem proporcionados créditos semelhantes para o seu fomento.

Deram estas condições origem à proposta de lei n.º 201, de 3 de Março do corrente ano, sobre o regime bancário ultramarino, que já foi objecto do parecer da Câmara Corporativa n.º 31/V, de Abril passado, emitido pela sua secção de Política e economia coloniais, que lhe dá o seu acordo.

Diz esta proposta de lei, no seu preâmbulo justificativo, no que se refere à importância da existência dos novos organismos bancários, cuja criação se prevê, ser «indispensável acompanhar e satisfazer as exigências da vida económica do ultramar, pondo ao seu serviço os meios que a protejam ou disciplinem e lhe facilitem o mais estável e o mais largo progresso».

Ao lado dos bancos emissores — Nacional Ultramarino e de Angola e seu Departamento de Fomento —, das várias caixas económicas e de crédito agrícola e de algumas agências autorizadas de bancos estrangeiros no ultramar, vão, desde já, ter possibilidades de se criarem — para bem do progresso da economia do ultramar e «enquanto não for possível organizar e fazer viver bancos de fomento», como também se diz no já citado preâmbulo — novos organismos bancários nacionais estabelecidos nas condições de prudência e de segurança instituídos pela nova lei do regime bancário ultramarino.

A juntar, porém, àquilo que sempre se considerou uma premente necessidade para as províncias ultramarinas, no que diz respeito às exigências do desenvolvimento da sua vida económica, surge agora também a execução do grandioso Plano de Fomento, que mais vem reforçar e justificar a criação do Banco de Fomento do Ultramar, que nele é prevista, por enquanto apenas para Angola e Moçambique, com um capital inicial de 200:000 contos.

13. A Câmara Corporativa, compenetrada do alto interesse que para o desenvolvimento económico do ultramar representa a facilidade da obtenção dos indispensáveis créditos a médio e longo prazo, principal-

mente para a sua agricultura e indústria; da conveniência de organizar um banco de fomento para o ultramar completamente novo e separado dos bancos emissores, que convém não sejam desviados dos objectivos e missões fundamentais para que foram criados; e ainda atendendo à inegável conveniência da existência de um tal organismo bancário, que muito concorrerá para facilitar a execução do próprio Plano de Fomento no ultramar, acha que deve ser criado o Banco de Fomento do Ultramar.

Julga, porém, que o capital inicialmente previsto para a sua constituição, de 200:000 contos, é extremamente pequeno para que com ele se possam satisfazer todas as necessidades de crédito para que é criado, mesmo que a sua acção se não estenda às outras províncias ultramarinas, como, sem dúvida, seria conveniente que fosse, e desde já, e para ainda colaborar na execução do vasto plano de fomento, que só naquelas duas províncias ultramarinas atinge o elevado montante de mais de 5.000:000 de contos. Se se tiver presente que para o fomento o Departamento de Fomento do Banco de Angola dispõe já de 130:000 contos, além de 44:000 contos investidos em reservas, não pode realmente deixar de se concluir que o capital de 200:000 contos do novo Banco de Fomento do Ultramar parece ser insuficiente para os fins que tem em vista a sua criação, mesmo que se destine só a Angola e Moçambique.

Considera, igualmente, conveniente prever-se a faculdade de este Banco emitir obrigações garantidas pelo Governo, e assim poder financiar também os créditos de fomento.

14. Não se encontra através do plano de fomento para o ultramar qualquer referência ao problema do recrutamento do numeroso pessoal técnico, dos operários brancos especializados e da vasta mão-de-obra indígena indispensáveis para a execução rápida, perfeita e económica das obras, problema que não se pode deixar de classificar de fundamental importância.

A realização simultânea do plano de fomento da metrópole não vem certamente facilitar a resolução desta parte do problema, pois para a sua própria execução se considerou já ser escasso o número de técnicos e de operários especializados disponíveis, o que conduziu à necessidade de nele ser incluída uma verba ainda importante para novas escolas técnicas destinadas à conveniente preparação e aperfeiçoamento desse pessoal.

Quanto à mão-de-obra indígena, são igualmente bem conhecidas as grandes dificuldades que oferece a sua actual obtenção e a gravidade

que, por vezes, o problema vem já apresentando para as próprias actividades normais das províncias ultramarinas.

Certa de que este complexo assunto já mereceu, por parte das estações competentes, a devida consideração e que já estarão sem dúvida estudadas e encaradas as soluções mais aconselháveis para que não falem nem os técnicos, nem a mão-de-obra branca especializada nem a indígena indispensáveis para assegurar o conveniente ritmo de execução das obras previstas no ultramar, a Câmara Corporativa não quer deixar de chamar a atenção para a importância do problema, que é fundamental para o sucesso do Plano que se deseja levar a efeito.

II

Exame na especialidade

I

Cabo Verde

1. São previstas no plano de fomento de Cabo Verde as seguintes realizações:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:

		Contos
1) Melhoramentos hidroagrícolas florestais e pecuários	45:000	
2) Sondagens hidrogeológicas	10:000	
	<hr/>	55:000

B) Comunicações e transportes:

1) Porto de S. Vicente	20:000	
2) Aeroporto do Sal (a)	15:000	
3) Outros aeródromos	2:000	
4) Transportes marítimos	10:000	
	<hr/>	47:000
		<hr/>
<i>Total da despesa</i>		102:000
		<hr/>

(a) A cargo do Ministério das Comunicações.

2. São destinados, como se vê na alínea 1) da primeira rubrica, 45:000 contos para melhoramentos hidroagrícolas, florestais e pecuários, cuja continuação e intensificação vai prosseguir nas ilhas de Santo Antão e de Santiago, às quais são atribuídas, para esse efeito, respectivamente, as verbas de 17:000 e 16:000 contos, e cuja realização vai iniciar-se também, a partir do próximo ano, nas ilhas de S. Nicolau e do Fogo, com as verbas respectivas de 7:000 e 6:000 contos.

Escusado se torna encarecer os altos benefícios que da execução destes trabalhos, para os quais a metrópole já contribuiu com 12:300 contos, podem resultar para a melhoria das condições de vida desta província, tão flagelada pelas crises devidas às grandes secas que periòdicamente a assolam e que impõem a execução de medidas que permitam obter uma economia mais sólida que a elas possa resistir melhor.

Tem, pois, a maior justificação tudo o que se possa fazer no sentido de captar e aproveitar ao máximo as águas das chuvas e das ribeiras, que ainda hoje se perdem por correrem livres para o mar, aumentando-se assim as áreas cultivadas de regadio e protegendo-se as terras contra a acção da erosão.

De igual modo se considera da maior utilidade o prosseguimento intenso da arborização da província, nomeadamente das quatro ilhas já citadas, onde os esforços vão ser concentrados nesse sentido. Espera-se desta maneira exercer uma acção benéfica sobre o clima e regime das chuvas, além do que se conseguirá também por este processo na defesa do solo.

Tudo aconselha igualmente que se façam as despesas necessárias para aumento da riqueza pecuária da província, factor importantíssimo para melhorar o seu abastecimento deficiente.

3. A verba de 10:000 contos da alínea 2) da mesma rubrica é atribuída à execução de sondagens hidrológicas e aquisição da respectiva aparelhagem. Destina-se este material de sondagens, além dos serviços que possa prestar nas outras ilhas na exploração dos recursos hidráulicos do seu subsolo, principalmente, de momento, à realização de pesquisas em S. Vicente, onde o problema do abastecimento de água à ilha e à navegação que frequenta o seu porto é verdadeiramente angustioso, pois toda a água ali consumida e a fornecida aos navios tem de vir de Santo Antão em barcaças, sendo paga ao preço exorbitante de 44\$ o metro cúbico. Espera-se assim contribuir eficazmente para a solução deste problema, o que bem justifica o dispêndio a realizar.

4. Para as obras que desde longa data se vem impondo realizar no porto de S. Vicente, e cujo estudo está sendo actualmente efectuado por uma missão especial, são apenas atribuídos pela alínea 1) da segunda rubrica 20:000 contos.

Considera-se esta verba insuficiente, mesmo só para a realização das obras que se prevêem no plano como sendo as mais necessárias: um cais para atracação de petroleiros e outros navios e respectivo apetrechamento; facilidades de fornecimento de óleo e água à navegação oceânica; satisfação das necessidades da navegação de cabotagem entre as ilhas e da reparação dos barcos nela utilizados pela construção de um plano inclinado.

O porto de S. Vicente, além de constituir, como se diz, um apreciável valor para a economia da província, é também, pela sua situação geográfica privilegiada, um dos importantes vértices do nosso triângulo estratégico do Atlântico, colocado exactamente sobre a nossa linha vital de África, o que lhe atribui igualmente um singular valor militar.

Estas razões justificam a necessidade da realização no porto de S. Vicente das obras indispensáveis de abrigo, facilidades de atracação e de abastecimento de combustível líquido, de água e de víveres, que ali possam chamar novamente a navegação, que agora, apesar do importante desvio da sua rota que isso representa, prefere ir a Dacar, magnífico porto, bem apetrechado, e base naval, onde, em boas condições de eficiência e rapidez, realiza essas indispensáveis operações.

Não chega, sem dúvida, para a execução de tais obras, que indiscutivelmente viriam reanimar S. Vicente, a escassa verba de 20:000 contos, que no próprio plano, possivelmente por se terem também em conta os factores que se acabam de citar, se prevê «ser susceptível de ajustamento».

Se, porém, não for possível conseguirem-se os indispensáveis recursos que permitam aumentá-la substancialmente, como é necessário, para se poderem levar completamente a efeito essas obras, parece então que o melhor aproveitamento dos 20:000 contos disponíveis seria de preferência empregá-los na aquisição de mais material flutuante, que assegurasse uma maior e sensível rapidez no abastecimento de óleo e água aos navios fundeados, em continuar os estudos em curso com vista a uma mais completa solução do problema e ainda no melhoramento, certamente pouco dispendioso, mas muito importante para S. Vicente, de Porto Novo (Carvoeiros) de Santo Antão, por forma a poderem-se passar a realizar sempre ali, com segurança e em condições satisfatórias, o embarque de frescos e víveres indispensáveis ao abastecimento de S. Vicen-

te e dos navios que frequentam o seu porto e que por vezes não pode realizar-se, apesar de todos os inconvenientes que isso acarreta para a navegação, em virtude de a agitação do mar e a falta de abrigo o não permitirem. Estes pequenos melhoramentos de Porto Novo, que tanto interessam, como se viu, a S. Vicente, viriam também tornar possível a exportação de frutas de Santo Antão, principalmente citrinas e bananas, que até hoje não tem sido possível encarar, por falta exactamente das condições mínimas necessárias para realizar o seu embarque para S. Vicente.

5. Os melhoramentos a efectuar no Aeroporto da Ilha do Sal para atender às necessidades do seu tráfego internacional, e para cuja realização a alínea 2) da segunda rubrica inscreve 15:000 contos, estão a cargo do Ministério das Comunicações, como a observação dessa alínea indica. Foram ali inscritos, como no plano se diz, apenas por uma questão de método e registo. Pela alínea 3) da mesma rubrica atribui-se a verba de 2:000 contos para pequenas obras nas pistas de Santiago e S. Vicente, a fim de permitir a sua ligação aérea com a do Sal. A necessidade evidente de obter ligações aéreas entre o aeroporto internacional e as duas principais cidades da província justifica plenamente a despesa a realizar.

Da mesma maneira parece que seria de interesse estudar as possibilidades de ligação aérea de Santiago e S. Vicente com as outras ilhas, a realizar por intermédio de autogiros, que dispensam, como se sabe, infra-estruturas de construção e conservação dispendiosas e cujas possibilidades de transporte de passageiros estão já bem estudadas e experimentadas.

6. A quantia de 10:000 contos que pela alínea 4) é atribuída a transportes marítimos tem igualmente a melhor justificação, pois de há muito que se impõe a aquisição de navios próprios para a realização de um serviço regular de transporte de passageiros e carga entre as ilhas, hoje feito em condições bastante deficientes, com prejuízo da própria economia da província.

Se entretanto aparecer empresa particular idónea que se proponha estabelecer este serviço em moldes aceitáveis, esta verba poderá deixar de ser despendida e transferir-se como reforço para a da alínea 1) da rubrica «Comunicações e transportes — Porto de S. Vicente».

7. O problema da emigração, tão importante para a melhoria da vida

económica da província, que nas suas precárias condições actuais não pode comportar mais habitantes, foi também procurado resolver dentro do plano de fomento com o envio anual de um certo número de pessoas para as outras províncias de África e principalmente para S. Tomé, onde a crise de mão-de-obra é mais profunda.

8. Dentro do princípio que já mereceu concordância da Câmara Corporativa, afirma-se novamente no plano que a vida normal da província não será afectada pela sua execução. Assim, as obras de abastecimento de águas às populações, e principalmente à cidade da Praia, cujos estudos já feitos prevêem a despesa de 3:500 contos para sua execução, o saneamento, a instalação de serviços, as estradas, o desenvolvimento das indústrias, sobretudo a da pesca, que pelas suas imensas possibilidades bem merece especial interesse, contiuarão a realizar-se como até agora através dos recursos das despesas ordinárias e extraordinárias do orçamento normal da província.

Financiamento

1. Por razões bem conhecidas, tem, como se sabe, esta província lutado com certas dificuldades financeiras para conseguir o seu equilíbrio orçamental, que, como se diz no plano, se tem efectuado umas vezes sacrificando as dotações dos serviços e outras por intermédio de oportunos subsídios da metrópole e de algumas províncias ultramarinas. A lista das dívidas da província, que atingem um total de 56:470 contos, e as próprias dificuldades que ela também tem tido para satisfazer os seus encargos, como se constata da discriminação que das mesmas é apresentada, mostram bem não ser possível contar-se para financiamento do plano com quaisquer saldos de exercícios findos, que têm sido nos últimos anos gastos na abertura de créditos para reforço das verbas do orçamento ordinário e para pagamento de despesas extraordinárias.

Não parece até mesmo que eles possam suportar o pagamento das anuidades do novo empréstimo de 102:000 contos (15:000 contos a cargo do Ministério das Comunicações) que se tem de realizar para a sua execução. E, nessas condições, será certamente mais uma vez a metrópole, embora tal se não diga no plano, que terá de assumir essas responsabilidades, sempre que a província o não possa fazer, critério louvável, que, tendo sido adoptado para Timor, parece também justo que se aplique a Cabo Verde.

2. A posição dos saldos das contas de exercícios findos da província, referida a 31 de Agosto do corrente ano, revela a existência nessa data de 1:653:491\$72 de saldo disponível para autorização de despesas e de apenas 627:000\$ em dinheiro na tesouraria.

Os mapas que se seguem permitem analisar a evolução das receitas, despesas e saldos das contas de Cabo Verde nos últimos quatro anos, bem como a sua aplicação.

Receitas, despesas e saldos nos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	74:356	67:431	6:925
1949	67:443	63:585	3:858
1950	37:545	35:003	2:542
1951	36:622	34:913	1:709

Saldos das contas de exercícios findos e sua aplicação nos anos de 1948 a 1952

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 6:313

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949 1:630

b) Inscritos no orçamento de 1949:

Para despesas de exercícios findos ... 513
 Para despesa extraordinária —
 _____ 2:143

Saldo 4:170

Saldo do exercício de 1948 6:925

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 6:460

b) Inscritos no orçamento de 1950:

Para despesas de exercícios findos ... 285

Para despesa extraordinária 180

6:925

Saldo —

Saldo do exercício de 1949 3:858

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 2:590

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos ... 285

Para despesa extraordinária 600

3:475

Saldo 383

Saldo do exercício de 1950 2:542

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 512

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos ... 280

Para despesa extraordinária 1:750

2:542

Saldo —

Guiné

1. Constam do plano de fomento da Guiné as seguintes obras:

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	
	<hr/>	68:000
<i>Total da despesa</i>		<hr/> 78:000 <hr/>

2. Pela alínea 1) da primeira rubrica são atribuídos 10:000 contos para a defesa, enxugo e recuperação de terrenos para a agricultura, orientação que há anos se vem adoptando e que convém prosseguir, pois ainda existem na Guiné muitos terrenos, uns que nunca foram trabalhados pelo homem e outros que se podem recuperar pela construção de diques de defesa, principalmente os da beira-mar e os das margens do Geba, onde se

vai proceder a dragagens, todos eles magníficos para a agricultura, principal fonte de riquezas da província e de sustento da sua elevada população de mais de meio milhão de habitantes. Justifica-se, pois, plenamente o dispêndio desta verba, que haveria mesmo vantagem em aumentar, tal a importância do fim que visa.

3. Para a conclusão da ponte-cais de Bissau — a obra de mais elevado custo até hoje realizada na Guiné — e seu equipamento é inscrita na alínea 1) da segunda rubrica — «Comunicações e transportes», que é de longe a mais importante do plano desta província — a verba de 20:000 contos. Escusado se torna encarecer a necessidade de pôr o mais rapidamente possível ao serviço da navegação que frequenta este porto esta magnífica ponte-cais, que muito o vem valorizar, facilitando e acelerando sensivelmente as operações de carga e descarga dos navios.

Não foram considerados porém no plano, nem se diz se serão executados pelas verbas de despesas extraordinárias, alguns trabalhos que completariam esta grandiosa obra de valorização do porto de Bissau, nomeadamente a regularização da margem e respectivas terraplenagens e a construção de uma rampa e de uma doca para a cabotagem, obras cuja realização se julga da maior conveniência e interesse.

4. A verba de 3:000 contos da alínea 2) destina-se à construção dos pequenos cais dos portos fluviais de Catió e possivelmente de Cacheu e seu apetrechamento, incluindo o de Bafatá, que já dispõe de um excelente cais para o seu importante movimento de maior centro de exportação de amendoim para o porto de Bissau. Todas estas obras se consideram da maior necessidade, bem justificando a despesa a realizar com a sua execução.

5. O rio Geba, de Bafatá até à sua confluência com o rio Corubal, tem uma elevada importância na vida económica da província, por permitir o transporte fluvial, que é sempre pouco dispendioso, dos ricos produtos do interior para o porto de Bissau, por onde é realizada a sua exportação marítima.

Nessa região do seu curso, sobretudo entre Bambadinca e Bafatá, o rio Geba corre em curvas bastante apertadas, num leito sinuoso de fundos muito baixos, onde ocorre o macaréu, precedido de um longo período de pequena altura de água.

Todas estas circunstâncias concorrem para dificultar a navegação fluvial entre Bafatá e Biíssau — eixo vital da economia da província e que representa quase dois terços do seu movimento total de mercadorias exportadas e importadas —, obrigando as lanchas a reduzir muito a sua carga e demorando e encarecendo assim o seu transporte.

Além disso, na época das chuvas essas mesmas circunstâncias contribuem igualmente para que as águas do Geba inundem as ricas planícies vizinhas dessa zona, que por esta razão deixam de ser aproveitáveis para a agricultura, além dos inconvenientes que do seu alagamento resultam para a salubridade.

Não há dúvida de que se impõe remediar estes graves inconvenientes, aparecendo como naturais soluções a regularização do leito do rio no troço indicado do seu curso e ao mesmo tempo o aprofundamento das zonas mais baixas por meio de dragagens.

Assim se asseguraria uma mais rápida e eficiente ligação entre Bafatá e Bissau, não só por eliminação dos actuais retardos devidos à necessidade de aguardar maré, mas também ainda pela possibilidade de transporte de maior volume de carga em cada barco.

Da mesma maneira seria assim também possível o escoamento mais rápido das águas das zonas inundadas e possivelmente efectuar a sua valiosa recuperação para a agricultura.

Pelas razões apontadas se pode concluir das enormes vantagens que pode vir a oferecer a obra de regularização do rio Geba no percurso indicado.

Não se pode nem deve, porém, realizar uma obra deste vulto, que envolve pesado dispêndio, sem que o seu estudo cuidadoso sobre os aspectos técnico e económico esteja devidamente realizado — princípio que a Câmara Corporativa considerou fundamental —, e por isso no plano se inscreveu, na alínea 3) da segunda rubrica, apenas a verba de 30:000 contos, que se julga suficiente para a realização já de alguns trabalhos e que, aliada à continuação dos indispensáveis estudos, permitirá então tirar conclusões seguras sobre a melhor orientação a seguir.

A importância vital do problema a resolver justifica bem a dotação que lhe é atribuída para seu início.

6. Para a construção das pontes do Geba em Bafatá, do Corubal e do Cacheu a montante de Farim são destinados, pela alínea 4) da segunda rubrica, 10:000 contos. Têm estas pontes, de relativamente pe-

queno custo, a finalidade de assegurar as ligações da província na época das chuvas, principalmente a do Corubal, que assegurará a importante ligação entre o norte e o sul, pois este rio, pela sua violenta corrente, não permite nessa época o funcionamento de jangadas nem a utilização da sua passagem submersível.

A ponte sobre o rio Geba tem o objectivo de servir o grande centro comercial de Bafatá e a do Cacheu vem apenas substituir a actual ponte de madeira já ali existente.

A rede de estradas da Guiné, que nos últimos anos muito tem beneficiado com a construção de várias passagens submersíveis e de algumas pontes — entre as quais se destaca a de Ensalma, sobre o canal do Imperial, entre a ilha de Bissau e o continente, com o seu tramo central móvel, para permitir o tráfego fluvial —, que vieram dispensar a utilização de várias jangadas, algumas delas bastante perigosas, será agora sensivelmente melhorada com a construção destas três novas pontes, principalmente, como mais interessa, na época das chuvas.

Segundo se afirma no plano, as pontes do Geba e do Corubal estão já estudadas e a do Cocheu é obra de pequena importância, sem dificuldades de maior. A utilidade destas pontes e o seu pequeno custo justificam a despesa a realizar com a sua construção.

7. Além da rede de estradas, de malha bem apertada, de que já dispõe, foi a Guiné felizmente dotada pela Natureza com um magnífico sistema de vias fluviaes, constituído por numerosos rios e canais, através dos quais se realiza de preferência, sempre que é possível, pela economia que representa, o transporte das mercadorias dos centros produtores e portos fluviaes para os portos principais e vice-versa.

Há que estudar ao máximo esta grande riqueza da província e as suas enormes possibilidades, como agora se vai procurar realizar no já citado troço do rio Geba, procurando melhorar as condições de navegabilidade dos seus rios e canais e sua consequente utilização, pela extraordinária influência que isso poderá vir a ter na facilidade, rapidez e embaratecimento dos transportes, e portanto na economia da província.

Da mesma forma parece aconselhável que se proceda desde já aos estudos indispensáveis para um possível melhoramento da barra do rio Cacheu, esplêndida via de acesso a Bintã, um dos principais centros de exportação de oleaginosas da província.

8. A última alínea da segunda rubrica inclui a verba de 5:000 contos, destinada a construções a realizar no Aeroporto de Bissau e seu

equipamento, e que se prevê ser suficiente para as obras mais urgentes a realizar, para se poder iniciar, como tanto interessa à província, a sua utilização pela aviação comercial.

É obra que se impõe e plenamente se justifica.

Financiamento

1. Não se podendo contar com os saldos de exercícios findos, que, embora substanciais, se tem verificado nos últimos anos ter havido sempre necessidade de serem quase totalmente utilizados para reforços indispensáveis das verbas do orçamento ordinário e da sua tabela de despesas extraordinárias, é o custo total do plano de fomento atribuído a um novo empréstimo de 78:000 contos a contrair pela província.

Assim se assegura, como se diz no plano, que os serviços e as obras que têm sido realizadas através das dotações das despesas extraordinárias, tais como as construções hospitalares, a pavimentação de estradas, a construção de pequenas pontes, de edificios públicos, de monumentos e moradias, os trabalhos de urbanização, de saneamento, de abastecimento de água e de fornecimento de energia eléctrica e muitos outros, continuarão a levar-se a efeito, como convém, por conta da tabela de despesas extraordinárias, em nada se alterando, assim, a vida normal da província — orientação a que a Câmara Corporativa já sublinhou dar a maior importância — com a execução do seu plano de fomento.

A província tem dívidas no montante de 38:000 contos, mas a sua actual situação económica é desafogada, sendo por isso de prever que as suas receitas se mantenham ou até possam aumentar ligeiramente, como também se diz no plano. Nestas condições, considera-se que ela está em posição de suportar, sem qualquer dificuldade de maior, os encargos do novo empréstimo.

2. A posição dos saldos das contas de exercícios findos da província referida a 31 de Agosto do corrente ano revela a existência nessa data de 7:387.863\$75 de saldo disponível para autorização de despesas e de 25:858.000\$ em dinheiro na tesouraria.

Os mapas que se seguem permitem analisar a evolução das receitas, despesas e saldos das contas da Guiné nos últimos quatro anos, bem como a sua aplicação.

Receitas, despesas e saldos nos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	81:402	58:599	22:803
1949	100:753	71:690	29:063
1950	93:739	79:829	13:910
1951	(a)	(a)	8:730

(a) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

Saldos das contas de exercícios findos e sua aplicação nos anos de 1947 a 1951

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 13:876

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949 6:777

b) Inscritos no orçamento de 1949:

 Para despesas de exercícios findos ... 513

 Para despesa extraordinária 6:000

13:290

Saldo 586

Saldo do exercício de 1948 22:803

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950 7:605

b) Inscritos no orçamento de 1950:

 Para despesas de exercícios findos ... 400

 Para despesa extraordinária 10:369

18:374

Saldo 4:429

Saldo do exercício de 1949 29:063

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 2:574

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos ... 468

Para despesa extraordinária 12:579

15:621

Saldo 13:442

Saldo do exercício de 1950 13:910

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 307

b) Inscritos no orçamento de 1952 (a):

Para despesas de exercícios findos ... —

Para despesa extraordinária 14:321

14:628

Saldo —

(a) Foram também utilizados os saldos de exercícios de anos anteriores.

III

S. Tomé e Príncipe

1. Consiste o plano de fomento de S. Tomé e Príncipe nos seguintes empreendimentos:

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/> 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/> 100:000
<i>Total da despesa</i>	<hr/> <u>210:000</u>

2. É a província ultramarina de S. Tomé e Príncipe caracterizada pela riqueza da sua produção agrícola, devida à excepcional fertilidade do seu solo, e que constitui o factor dominante de toda a sua vida económica. Os seus produtos principais de exportação são o cacau, o café, o coconote, a copra e o óleo de palma, cujas produções nos últimos anos se têm mantido mais ou menos estacionárias, embora a do cacau, seu primeiro e mais rico produto, tenha decrescido muito em relação ao que era nas duas primeiras dezenas de anos deste século.

Território, pois, exclusivamente agrícola e, portanto, sempre com premente necessidade da mão-de-obra indispensável para trabalhar a terra, não conta, porém, na sua população nativa com o número de braços suficientes para a sua exploração, razão que obriga S. Tomé a ter de recrutar permanentemente o seu *deficit* de trabalhadores nas outras províncias ultramarinas.

Através de várias medidas — entre as quais se destacam os Decretos n.ºs 35.631 e 36.888, de 8 e 28 de Maio de 1946 e 1948 respectivamente, e os diplomas publicados na província nos últimos anos e relativos não só ao regime de trabalho e regalias dos trabalhadores indígenas oriundos das outras províncias ultramarinas, como o Código de Trabalho Indígena, mas também dos trabalhadores civilizados nativos — tem-se procurado afincadamente contribuir para a solução, que, porém, apesar de tudo,

ainda não se obteve, deste difícil e delicado problema da mão-de-obra, sem dúvida o de maior acuidade para S. Tomé.

A mão-de-obra do exterior, que só escassamente tem chegado para suprir as necessidades de S. Tomé, estimadas em 25:000 trabalhadores — nativos e de fora —, mas que, na realidade, são superiores, tem sido sempre recrutada em Angola, Moçambique e, ultimamente, também em Cabo Verde. Em presença, porém, do grande desenvolvimento que se está verificando naquelas duas grandes províncias ultramarinas, o problema da mão-de-obra assumiu também ali um aspecto agudo, o que já obrigou S. Tomé a ter de suspender, em Abril de 1950, o recrutamento de trabalhadores em Angola, e que faz prever também que o seu recrutamento em Moçambique terá de ser igualmente suspenso. A execução do próprio plano de fomento virá certamente exigir o emprego de muitos mais braços em Angola e Moçambique, e por isso não poderá deixar de ser para Cabo Verde — onde também há necessidade imperiosa de resolver o problema da emigração — que S. Tomé terá de se voltar para conseguir a mão-de-obra indispensável para os seus trabalhos de agricultura, procurando-se ao mesmo tempo — como convém, com vista ao futuro — que os novos trabalhadores desta proveniência e suas famílias se fixem definitivamente na província.

A verba de 80:000 contos da alínea 1) da primeira rubrica, «Aproveitamento de recursos e povoamento», destina-se pois — dentro do espírito do já citado decreto, que no seu artigo 11.º diz que «em apropriados locais nas ilhas, e tão perto quanto possível dos lugares de trabalho, o Governo da província irá construindo, na medida das suas disponibilidades financeiras, aldeias para trabalhadores, de onde sairá a mão-de-obra necessária às propriedades mais próximas, evitando-se assim a residência obrigatória» — à aquisição dos terrenos necessários e à preparação dos aldeamentos com as suas moradias, para se instalarem e procurarem fixar, numa primeira fase experimental, como se diz no plano, cerca de 2:500 famílias provenientes de Cabo Verde, cujos componentes fornecerã não só a mão-de-obra indispensável para as plantações, como também procederão à cultura directa por conta própria das terras que para esse fim lhes serão distribuídas.

3. Dada a grandeza dos trabalhos de dessecamento de pântanos, como os de S. Sebastião, Lucumi, Ponta Mina, Potó-Potó e Conceição, a que urge proceder, e da construção da rede de esgotos, que também se impõe, ambos indispensáveis para o saneamento da cidade de S. Tomé e para desta forma se tornar possível o seu maior desenvolvimento e povoamento,

são destinados para essas obras, que se consideram como muito necessárias, mas cujo montante elevado não permitia que fossem executados pelas verbas do orçamento ordinário ou da sua tabela de despesas extraordinárias, 30:000 contos pela alínea 2) da primeira rubrica.

4. Pela alínea 1) da segunda rubrica, «Comunicações e transportes», são atribuídos 15:000 contos para as obras dos cais para embarcações no porto de Ana Chaves e para outros trabalhos portuários. O cais para embarcações de calado até 2 m em Ana Chaves é uma obra que se impõe, atendendo ao movimento comercial do porto, que já constitui uma apreciável fonte de receita da província.

Dadas, porém, as condições hidrográficas da baía de Ana Chaves, não se considera de aconselhar nela a realização de obras de maior vulto, orientação com que se concorda, devendo-se aguardar os resultados dos estudos hidrográficos a que se está procedendo na baía de Fernão Dias, para se decidir então sobre as suas possibilidades e o que ali mais convirá fazer.

5. Considera-se bastante necessária, e portanto bem empregada, a verba atribuída à construção da estrada de cintura da ilha de S. Tomé, de grande valor para a sua economia, pois destina-se a receber e a facilitar, e conseqüentemente embaratecer, o transporte dos produtos que das plantações têm de seguir para o porto de embarque.

Pela alínea 2) da segunda rubrica é destinada para esta obra a verba de 80:000 contos, que permitirá construir já uma parte importante desta estrada, cujo custo total está estimado em 190:000 contos.

Conviria que fosse também encarada a possibilidade da construção de estradas radiais de penetração.

6. Pela última alínea da segunda rubrica são, finalmente, destinados 5:000 contos para completar, como há necessidade, o apetrechamento do Aeroporto de S. Tomé, que já dispõe, além de outras instalações, de uma pista para quadrimotores e vária aparelhagem de rádio indispensável à segurança da navegação aérea. É melhoramento que se impõe e plenamente se justifica pelas grandes vantagens que resultam para S. Tomé, cujo aeroporto ficará assim em condições de servir as grandes carreiras aéreas regulares e ligar, portanto, com todas as vantagens que nos mais variados aspectos disso resultam, a província à metrópole e a outros pontos.

7. Não foram incluídos no plano de fomento quaisquer estudos do apro-

veitamento hidroeléctrico das ribeiras do Abade e do Ió Grande, consideradas como as mais indicadas para o fornecimento de energia abundante e barata a S. Tomé, onde actualmente esse elemento primacial e tão indispensável para o progresso e desenvolvimento económico e industrial não só é escasso como caro.

Dada a importância que oferece a solução satisfatória deste problema, seria, sem dúvida, de interesse que o mesmo, embora não fosse tomado em consideração no plano, continuasse a figurar na tabela de despesas extraordinárias do orçamento, onde para o corrente ano foram inscritos 2:000 contos para aproveitamentos hidroeléctricos.

Considera-se também da maior conveniência a abertura de uma escola agrícola na província e de postos agro-pecuários nas ilhas de S. Tomé e Príncipe.

Financiamento

1. É o financiamento do plano de fomento de S. Tomé e Príncipe, no valor total de 210:000 contos, conseguido pelo adicionamento das seguintes verbas:

- a) Pelo saldo disponível de exercícios findos, de 10:000 contos;
- b) Pelo montante de 42:000 contos obtido dos saldos de exercícios findos, donde se considera possível distrair 7:000 contos anuais durante os seis anos de duração do plano;
- c) Pela receita do Decreto-Lei n.º 38.704, de 29 de Março do corrente ano (sobrevalorização do cacau e da copra), que se prevê que possa atingir 30:000 contos no hexénio;
- d) Pelo empréstimo de 128:000 contos a contrair pela província.

2. Quanto à verba da alínea b), considera-se o seu quantitativo relativamente elevado, pois o exame da aplicação dos saldos dos exercícios findos mostra que eles têm sido substancialmente utilizados nos últimos anos, não só para abertura de créditos destinados a reforços das verbas ordinárias do orçamento, como também para a organização da tabela de despesas extraordinárias, por onde vêm sendo pagos os encargos com as estradas e pontes, moradias e bairros económicos, construção de edifícios.

públicos e hospitalares, aquisição de diverso material para apetrechamento dos vários serviços e outros.

Como se considera orientação fundamental, que se não deve alterar, que estas obras continuem a ser levadas a cabo por conta dessa mesma despesa extraordinária, sem que a execução do plano de fomento venha de qualquer modo prejudicar a sua realização, que tem, como se sabe, a maior importância para a vida normal da província, parece que será talvez demasiado ir buscar anualmente 7:000 contos aos saldos de exercícios findos, que, assim desfalcados, não poderão continuar a ocorrer, na mesma escala em que até agora o têm vindo a fazer nos últimos anos, ao pagamento habitual dos reforços e das despesas extraordinárias.

3. A província não tem actualmente dívidas, mas passará, logo que a execução das obras do plano imponha o recurso ao empréstimo, a ter de inscrever no capítulo 1.º do seu orçamento ordinário a verba necessária para pagamento dos seus encargos, o que não poderá deixar de afectar pelo menos, no apuramento de contas anual, o montante dos saldos de exercícios findos.

4. Dada a tendência actual de baixa de cotação dos produtos tropicais no mercado internacional, cuja evolução futura se não pode prever, só o decorrer do tempo poderá mostrar se a receita de 30:000 contos do Decreto-Lei n.º 38.704, com que se conta para o financiamento de uma parte do plano e que depende dessa mesma evolução, será ou não afectada.

5. O apuramento da posição dos saldos das contas de exercícios findos de S. Tomé e Príncipe, em 31 de Agosto do corrente ano, revela a existência de 29:022.998\$19 de saldo disponível para autorização de despesas e de 44.569:000\$ em dinheiro na tesouraria. Nos mapas que se seguem podem ser analisadas as receitas, despesas, saldos e sua aplicação nos últimos quatro anos.

Receitas, despesas e saldos nos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	57:542	35:833	21:709
1949	51:595	34:968	16:627
1950	57:480	42:852	14:628
1951	(a)	(a)	15:126

(a) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

Saldos das contas de exercício e sua aplicação nos anos de 1948 a 1951

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 16:433

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a
30 de Junho de 1949 2:166

b) Inscritos no orçamento de 1949:

 Para despesas de exercícios findos ... 157

 Para despesa extraordinária 10:000

..... 12:323

Saldo 4:110

Saldo do exercício de 1948 21:709

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 4:388

b) Inscritos no orçamento de 1950:

 Para despesas de exercícios findos ... 413

 Para despesa extraordinária 9:000

..... 13:801

Saldo 7:908

Saldo do exercício de 1949 16:626

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 2:574

b) Inscritos no orçamento de 1951:

 Para despesas de exercícios findos ... 468

 Para despesa extraordinária 12:579

..... 15:621

Saldo 1:005

Saldo do exercício de 1950 14:628

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a 30 de Junho de 1952	307	
b) Inscritos no orçamento de 1952:		
Para despesas de exercícios findos ...	—	
Para despesa extraordinária	14:321	
	<hr/>	14:628
<i>Saldo</i>		<hr/>
		—
		<hr/>

IV

Angola

1. Consta das seguintes obras e empreendimentos o plano de fomento de Angola:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:

	Contos
1) Rega e enxugo do vale do Cunene	469:000
2) Preparação de terrenos no vale do Cunene, instalação e transporte de colonos e assis- tência 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
	<hr/>
<i>A transportar</i>	1.233:000

	Contos
<i>Transporte</i>	1.233:000
6) Aproveitamento hidroeléctrico da Matala, no Cunene	179:000
7) Prospekção 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, equipamento e silo)	126:000
5) Porto de Moçâmedes	90:000
6) Transp. 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
	2.896:000
<i>Total da despesa</i>	

2. Para a rega e enxugo dos dois blocos de terreno da zona da margem direita do rio Cunene, destinada ao povoamento com colonos da metrópole, um, com 3:000 ha, em Matala-Capelongo, e outro, com 21:000 ha, em Quiteve-Humbe, são, pela alínea 1) da primeira rubrica, «Aproveitamento de recursos e povoamento», destinados 469:000 contos, sendo 69:000 para o primeiro e 400:000 para o segundo.

Este grande empreendimento compreende as estações de bombagem e transformação, linhas de transporte de energia, canais de rega e valas

de enxugo, diques de defesa contra cheias, adaptação ao regadio e casas para cantoneiros de rega. A cada família dos novos colonos serão distribuídos, em média, 3 ha destes terrenos regados, para cultura, e mais 27 ha de sequeiro, para pasto dos seus gados.

3. Pela alínea 2) da mesma rubrica são atribuídos 511:000 contos para a preparação dos terrenos do vale do Cunene, instalações e transporte dos colonos e assistência técnica e financeira. Esta importante soma será, pois, despendida: na preparação dos 24:000 ha de terra regada a distribuir pelas 8:000 famílias cuja instalação se prevê nesta área; na construção de igual número de moradias económicas para os novos colonos, dispostas em aldeamentos, quatro na zona Matala-Capelongo e dez ao longo da zona Quiteve-Humbe, junto da grande área pecuária que, pela excelente qualidade dos seus pastos, é a mais importante de Angola e à qual agora será também garantido, por meio de um canal, o fornecimento da água de que carecia, assim se evitando a emigração de gado na época seca; no pagamento das suas passagens, fornecidas gratuitamente, e na constituição de um fundo destinado a garantir-lhes a assistência técnica agro-pecuária e mecanizada e crédito agrícola.

4. Totalizam as verbas destas duas alíneas, destinadas ao povoamento branco do vale do Cunene, a importante soma de 980:000 contos, que bem marca a grandeza do empreendimento que se pretende neste capítulo levar a cabo em Angola.

A Câmara Corporativa já sublinhou, quando apreciou na generalidade o Plano de Fomento, o alto interesse nacional de que se reveste o povoamento de Angola e Moçambique com elementos metropolitanos, que contribuirão não só para a maior nacionalização e valorização da riqueza destas duas grandes províncias ultramarinas, mas também para a colocação de uma parte, embora pequena por enquanto, do nosso excedente demográfico metropolitano.

No próprio plano se admite mesmo que, apesar de todos os esforços e dinheiro gastos neste vasto empreendimento, não será ele, mas sim a crescente corrente de emigração metropolitana — que o Estado tem auxiliado, e deve continuar a promover e auxiliar por todos os meios ao seu alcance, e que nos últimos anos, mercê do seu notável progresso e desenvolvimento, se tem dirigido para Angola em números nunca antes atingidos e muito superiores aos que se têm registado para as outras províncias ultramarinas —, que mais virá contribuir para o seu povoamento e consequente fomento das grandes riquezas desta província.

De igual modo se frisou também as cautelas e cuidados — nenhuns serão demais — de que se julga ser indispensável rodear a execução de tão grandioso quão dispendioso empreendimento, para se garantir como deve, tanto quanto possível, o seu êxito.

Do montante da alínea 2) parece, porém, à Câmara Corporativa que poderá ser distraído, para outras obras que não foi possível, por falta de verba, incluir no plano algum quantitativo que certamente não virá a ser utilizado no hexénio, em virtude de não se considerar possível, como já se disse no decorrer da apreciação na generalidade, instalar em Angola apenas nos dois últimos anos de execução do plano — pois os quatro primeiros serão certamente consumidos na execução das obras e na resolução de dificuldades que naturalmente surgirão — as 8:000 famílias previstas, mas somente cerca de um terço deste número, ou seja aproximadamente 2:700 famílias, que a quatro pessoas cada — casal e dois filhos menores — totalizam 10:800 pessoas.

5. Para continuação dos estudos da rega e do enxugo da vasta região do vale do Cuanza — outra das zonas previstas para o povoamento em larga escala por elementos metropolitanos — e do aproveitamento hidroeléctrico das grandes quedas do Duque de Bragança, no Lucala, que podem fornecer não só toda a energia necessária para a bombagem da água do Cuanza para esse fim, como também no futuro para Luanda, quando o extraordinário progresso e desenvolvimento desta cidade e do seu porto atingir a saturação das Mabubas, são destinados na alínea 3) da primeira rubrica 10:000 contos. Reconhece-se a utilidade da realização destes estudos, que, na devida oportunidade, habilitarão a tomar-se a melhor resolução em tão importante problema.

6. Pela alínea 4) da primeira rubrica são atribuídos 107:000 contos para o total aproveitamento hidroeléctrico das Mabubas, no Dande, verba que se considera suficiente para a execução da sua 2.^a e última fase, com uma produção máxima, na central, de cerca de 56 milhões de kilowatts-hora por ano. Esta resolução acha-se plenamente justificada pela circunstância de já não serem suficientes para as necessidades actuais do consumo de Luanda, seu porto, indústria e arredores os 19 milhões de kilowatts-hora da produção anual da sua 1.^a fase, que se encontra quase concluída.

7. Há muito que se impunha a solução do problema do fornecimento de energia eléctrica a Benguela e ao Lobito e seu importante porto.

O aproveitamento hidroeléctrico do Biópio, no rio Catumbela, vem resolver esta questão, assegurando ao consumo destas duas cidades uma produção anual de 38 milhões de kilowatts-hora, de que também beneficiará a região de Catumbela.

Para terminar este empreendimento, já iniciado, e cuja utilidade e necessidade são patentes, consideram-se suficientes os 136:000 contos que lhe são atribuídos pela alínea 5) da primeira rubrica.

8. Tem o aproveitamento hidroeléctrico dos rápidos da Matala, no Cunene — já autorizado e posto a concurso —, o objectivo de fornecer energia não só para a cidade de Sá da Bandeira e outras povoações, como também a toda a zona de povoamento branco da margem direita do Cunene, para fins de rega, pecuário e industrial. Está prevista para esta central uma produção anual de energia de 69 milhões de kilowatts-hora, que será transportada por uma única linha de alta tensão até Capelongo, donde seguem então outras duas linhas idênticas, uma para Sá da Bandeira e outra para Quiteve. Pela alínea 6) da primeira rubrica são destinados a este empreendimento, que se considera essencial para as zonas e fins a que vai servir, 179:000 contos.

9. É a verba da última alínea da primeira rubrica — 32:000 contos — destinada a trabalhos de prospecção geológico-mineira, a levar a cabo em vastas áreas da província, de superfície total superior a 80:000 km² e a cujo levantamento fotogramétrico se procederá simultâneamente.

Serão estes importantes trabalhos, cuja realização de há muito se vem impondo, executados com a colaboração da Agência de Segurança Mútua e neles será empregada a melhor e mais moderna técnica. Dada a enorme vantagem de se fazer o reconhecimento da riqueza mineira de Angola — o valor do minério exportado pela província atingiu 221:000 contos em 1950 —, tudo justifica o dispêndio a realizar neste sentido.

10. Destina a alínea 1) da segunda rubrica, «Comunicações e transportes», a verba de 204:000 contos para continuação do caminho de ferro de Luanda até ao Lui e seu apetrechamento. O caminho de ferro de Luanda, o mais antigo da província — os seus primeiros 45 km, de Luanda à Funda, foram solenemente inaugurados em 31 de Outubro de 1888 —, constitui uma magnífica linha de penetração lançada em direcção à fronteira do Congo Belga, com cuja rede ferroviária será no futuro possivelmente ligada — o que obrigará ao importante trabalho de alargamento da sua via de 1 m para a de 1,067 m —, próximo de Portugália, seu

término previsto em território angolano, próximo da fronteira norte e a cerca de 513 km de Lui.

Este caminho de ferro tem hoje em exploração 426 km de Luanda a Malanje e mais 14 km de linha assente de Malanje ao Quissol, onde se iniciará a construção dos 97 km até ao Lui, que agora, numa 1.^a fase daquele objectivo, se pretende levar a cabo com o fim de facilitar os transportes de que carecem as grandes plantações de algodão do magnífico vale do Cassenge, o que só por si justifica bem o prolongamento em vista, pela garantia de tráfego que representa.

Além da construção da linha, destina-se também a verba citada a promover a indispensável ampliação de instalações e oficinas e à compra de diverso material rolante, principalmente locomotivas.

11. Desempenha já o caminho de ferro de Moçâmedes, outra das linhas de penetração de Angola, um papel de importância fundamental no desenvolvimento do Sul de Angola, ligando Moçâmedes a Sá da Bandeira e esta cidade ao centro agrícola e pecuário da Chibia.

Tem a linha de Moçâmedes a Sá da Bandeira 248 km de extensão e o ramal da Chibia, início da futura linha do Sul e possível ligação ao Sudoeste Africano, a de 53 km, estando também já feitas as terraplenagens da Chibia até à zona rica da Chibemba (Gambos), num percurso de 72 km.

Vai-se agora com a verba da alínea 2) da segunda rubrica continuar os trabalhos, também já iniciados, para o seu prolongamento na direcção de leste, como foi determinado em Fevereiro de 1951, a partir da Mucanda, entroncamento próximo de Sá da Bandeira, no ramal da Chibia, e proceder à construção das instalações e aquisição de material rolante. Este traçado, que prevê o avanço da linha em direcção à fronteira com a Rodésia do Norte e também a sua possível ligação futura — a sua via está sendo alargada de 0,60 para 1,067 m — com a rede ferroviária daquele território, propõe-se por enquanto, passando por Cavilongo, Qui-pungo, Matala, onde atravessará o Cunene e servirá as zonas destinadas ao povoamento branco, Vila da Ponte e Serpa Pinto, atingir Cuito Cuana-vale, a 918 km de Moçâmedes.

O facto, porém, de a sua exploração dever ser naturalmente de início deficitária, como aliás até agora tem sucedido ao troço de Moçâmedes a Sá da Bandeira, e passar, portanto, a constituir mais um encargo, possivelmente pesado, para o orçamento da província, sugere à Câmara Corporativa algumas considerações.

Tem sido por enquanto princípio em África — embora a camionagem

já tenha concorrido para alterar bastante este conceito — que o caminho de ferro deve geralmente ir à frente, atravessando a maior parte das suas grandes áreas praticamente despovoadas e improdutivas, pois é a sua passagem que, garantindo as comunicações e transportes, que não existiam, vai depois atrair populações e provocar a exploração das riquezas.

Estão de certo modo nestas condições as zonas que o caminho de ferro de Moçâmedes vai percorrer no seu prolongamento para leste, que ainda não dispõem de produção suficiente que origine um volume de tráfego remunerador que possa compensar os inevitáveis gastos de conservação e exploração da linha, o que, na melhor das hipóteses, só daqui a alguns anos poderá vir a ter lugar.

É, pois, a Câmara Corporativa de opinião que para se evitar este inconveniente, pois existe a maior vantagem em reservar o maior quantitativo possível dos recursos disponíveis para despesas de carácter reprodutivo, o prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes para leste se deveria fazer por fases mais pequenas, não devendo na primeira ir além de Vila da Ponte, sensivelmente a meio do percurso Sá da Bandeira-Cuito Cuanavale, o que representaria já um avanço de cerca de 330 km a partir da Mucanda, ou seja o maior de todos os prolongamentos de linhas férreas considerados no plano de fomento do ultramar. Há também ainda a considerar que não parece aconselhável um avanço tão rápido em direcção à fronteira sem que esteja acordada com a Rodésia do Norte a ligação da nossa linha à sua rede ferroviária.

12. A verba que assim se deixará de gastar nesta alínea, bem como aquela que já se previu não ser possível despender na 1.^a fase do plano de fomento no povoamento do vale do Cunene, poderiam, como se considera de toda a necessidade, ser empregadas na construção de outro caminho de ferro a entroncar no de Luanda e destinado a servir, ao norte, toda a rica região do café no Congo, o que bem se justifica pela sua já valiosa e vasta produção, hoje transportada, até ao seu embarque, nas mais difíceis e dispendiosas condições, por péssimas estradas, que produzem um terrível desgaste no material automóvel e que com frequência não dão passagem na época das chuvas.

De igual modo poderia esse dinheiro ser também destinado para, em parte, se resolver o problema fundamental das estradas de Angola — o que se não considera possível apenas pelas dotações das despesas extraordinárias —, construindo-se obras de arte permanentes e pavimentos definitivos nas zonas da sua vasta rede em que elas são normalmente

cortadas todos os anos pelas chuvas, o que evitaria os enormes inconvenientes e prejuízos de toda a ordem que resultam das interrupções do tráfego nessa época, e procedendo-se ao mesmo tempo à construção de outras novas de reconhecida utilidade, entre as quais a da estrada central norte-sul e suas afluentes, seguindo a linha dos grandes planaltos e cortando as três vias férreas de penetração oeste-leste da província. Esta estrada, que já teve início em 1930 e cuja continuação dos estudos e construção era encarada no programa de fomento estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 28.924, de 16 de Agosto de 1938, destina-se a servir os numerosos núcleos de povoamento europeu e as importantes fazendas do interior, já com intensa circulação de pessoas e mercadorias, que assim aumentaria, ficando também muito mais facilmente ligadas aos caminhos de ferro e portos.

Ao melhoramento das actuais estradas e à construção de novas parece também à Câmara Corporativa que se deveria seguir imediatamente em Angola, a exemplo do que já existe em Moçambique, a organização do serviço de camionagem explorado pelos caminhos de ferro do Estado ou por companhias concessionárias, segundo regras por eles fixadas, por forma a estabelecer-se a coordenação dos transportes por estrada e caminho de ferro e evitar-se, assim, no futuro, a desastrosa concorrência entre estes dois meios de transporte, pois que, se a camionagem é hoje, primeiro, a guarda avançada do caminho de ferro, deve ser, depois, o seu afluente e colaborador, e nunca o seu competidor.

Julga também que em relação aos caminhos de ferro do ultramar haveria toda a vantagem em que fosse definida e aprovada uma política de objectivos ferroviários ultramarinos, que constituiria de futuro o programa obrigatório da sequência das realizações a serem metódica e progressivamente levadas a efeito neste importante e fundamental capítulo das comunicações e transportes. Haveria também certamente conveniência em que critério idêntico fosse aplicado às redes e transportes rodoviários.

13. Pela alínea 3) da segunda rubrica são destinados 20:000 contos para o apetrechamento do porto de Luanda, que se espera completar com as novas instalações e os equipamentos necessários para facilitar e acelerar as operações de carga e descarga, que actualmente se estão fazendo morosamente e com dificuldade. Considera-se, porém, esta verba manifestamente escassa para o fim em vista.

Com o fornecimento ao porto da energia da central hidroeléctrica das Mabubas, que permitirá o funcionamento de todo este equipamento de

carga e descarga, conta-se aumentar substancialmente o volume manuseado, que em 1950 atingiu já 230:000 t.

Assim se obterá um maior aproveitamento e rendimento da actual área e comprimento de cais existentes, tudo aconselhando, porém, em presença da natural tendência de desenvolvimento deste porto, que se realizem já durante esta 1.^a fase do plano os indispensáveis estudos e projectos da sua ampliação, prevista com um novo cais, cuja realização terá possivelmente de ser encarada na próxima fase.

14. Pela sua função nacional e internacional e pelas suas esplêndidas condições naturais de desenvolvimento, representa o porto do Lobito um dos melhores valores da actividade económica da província. Testa do caminho de ferro de Benguela, que o liga à rede ferroviária do Congo Belga, as suas instalações são hoje manifestamente insuficientes para o seu grande movimento de carga e descarga, que atingiu em 1950 o alto volume de 700:000 t e cujo aumento sensível se prevê.

Impõe-se, portanto, para atender ao seu crescente tráfego, a realização de vários melhoramentos importantes, a cuja execução são pela alínea 4) da segunda rubrica destinados 126:000 contos. Será esta verba, como se diz no plano, despendida na construção dum novo cais, apetrechado com um dispositivo mecânico para carregamento a granel dos minérios da província e dos da Catanga, e duma estacada para batelões, na aquisição de vários materiais flutuantes e mais equipamento para o porto, na construção, já adjudicada, de um grande silo para 20:000 t, que permitirá, no futuro, a exportação do milho do planalto de Benguela em muito melhores condições, e ainda na instalação de alguns milhares de trabalhadores do porto em bairros próprios.

Considera-se pois bem justificada a despesa a realizar com todos estes melhoramentos, que visam o importante objectivo de colocar o porto do Lobito à altura de desempenhar rápida e eficientemente as suas funções.

15. Para o porto de Moçâmedes são atribuídos no plano 90:000 contos, pela alínea 5) da segunda rubrica, que se destinam à construção de um cais acostável para navios oceânicos e à aquisição do seu indispensável apetrechamento — 1.^a fase do projecto —, por forma a que ele fique já em condições de melhor servir a economia das regiões do Sul de Angola, de que é natural saída para os seus produtos, cuja exportação deverá certamente aumentar como consequência próxima do prolongamento do

caminho de ferro de Moçâmedes para leste e do povoamento branco do Cunene.

O seu progressivo melhoramento terá depois de ir sendo levado a cabo em fases sucessivas, na medida em que o natural desenvolvimento e valorização dessas ricas regiões, que agora se vai decisivamente iniciar com a realização destes importantes empreendimentos, o for exigindo.

O progresso rápido da grande indústria da pesca, que tem também em Moçâmedes a sua base, faz prever igualmente a necessidade e conveniência de se ir já pensando na construção de instalações no porto destinadas especialmente a esse fim. O futuro, que não é difícil prever — e que o porto de Moçâmedes tem naturalmente à sua frente, pelos motivos apontados —, justifica bem as obras que nele agora se vão realizar.

16. Não se refere o plano no que diz respeito aos portos e às comunicações marítimas da província, principalmente aquelas que se relacionam com a importante navegação de cabotagem da sua extensa costa e com as ligações essenciais, também por seu intermédio mantidas, com os portos do Congo Belga e da África Equatorial Francesa, à necessidade imperiosa que de há muito se vem verificando da existência num dos portos de Angola de uma doca seca ou flutuante que possa servir essa navegação, que hoje tem de socorrer-se — e isso, por razões várias, nem sempre é possível — da doca flutuante de Boma, no Congo Belga, ou de outros meios mais ou menos primitivos para realizar as suas indispensáveis e periódicas querenagens. É este um dos assuntos que, pela inegável importância de que se reveste para o bom e económico funcionamento dos transportes marítimos da província, tudo parece aconselhar, como julga a Câmara Corporativa, que deva ser solucionado quanto antes.

17. Com excepção de um pequeno troço a jusante do Capelongo, cujo aprofundamento, porém, se julga fácil e económico, é o rio Cunene navegável, para barcos que não excedam 3 pés de calado, numa extensão de cerca de 330 km, desde a parte superior dos rápidos de Iacavala, próximos de Calueque, a cerca de 45 km das quedas de água do Ruacaná, até aos rápidos da Matala, onde ficam situadas a ponte do caminho de ferro de Moçâmedes sobre o Cunene no seu avanço para leste e a central hidroeléctrica da Matala, destinada, como se disse, a fornecer energia para Sá da Bandeira e para as zonas de povoamento branco do vale do Cunene.

A alínea 6) da segunda rubrica consigna 10:000 contos para realizar o referido aprofundamento do Cunene a jusante do Capelongo e para

adquirir os transportes fluviais necessários para a utilização da extensa parte do seu curso já citada.

Esta via fluvial e o prolongamento para leste do caminho de ferro de Moçâmedes constituirão, no futuro, os indispensáveis meios para assegurar as comunicações fáceis e económicas das zonas de povoamento branco que se vão estabelecer nesta vasta área.

18. Pelas alíneas 7) e 8) da segunda rubrica são destinados 32:000 contos para a conclusão de diversas obras e aquisição de vários apetrechamento para o Aeroporto de Luanda, que brevemente deverá ficar apto para o serviço aéreo internacional, e para outros aeródromos da província, assim se garantindo uma maior eficiência e segurança para o serviço interno de transportes aéreos e, ao mesmo tempo, a preparação doutros, como o de Vila Luso, para poderem servir também como pistas de recurso para os grandes aviões das carreiras transafricanas.

Todas estas obras e a despesa a realizar nelas se justificam pelos benefícios que da sua execução resultam para a segurança da navegação aérea não só das grandes linhas que ligam Angola com o exterior, como também das da sua própria e já importante rede de comunicações aéreas.

19. Aparece no plano de fomento de Angola uma terceira rubrica. «Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar», pela qual são inscritos 20:000 contos destinados a esse fim.

Sobre este particular já foram feitas, na apreciação na generalidade, as considerações que o mesmo sugeriu e nas quais, justificando-se a necessidade da criação do Banco de Fomento do Ultramar, se considerou, porém, insuficiente o seu capital inicial, de 200:000 contos, para ocorrer aos fins especiais de crédito e de auxílio para a execução do plano de fomento para que é criado, apenas em Angola e Moçambique, por enquanto.

20. Está presentemente em execução em Angola, pelo seu Fundo de Fomento, o plano de obras do Decreto n.º 38:322, de 5 de Julho de 1951, que prevê um dispêndio de 1.300:000 contos com trabalhos a realizar durante o período de cinco anos, de 1951 a 1955, determinado para a sua duração.

Este decreto seguiu-se ao plano de trabalhos definido na Portaria Ministerial n.º 9, publicada em Luanda em 29 de Outubro de 1945, no qual, nos cinco anos decorridos, de 1946 a 1950, se investiriam 509:710 contos e ao do Decreto-Lei n.º 28:924, de 16 de Agosto de 1938, que criou

o referido Fundo de Fomento de Angola, e cujas obras, que se realizaram no período de sete anos, compreendido entre 1939 e 1945, totalizaram 151:477 contos.

É grande parte das obras do plano do Decreto n.º 38:322, em cuja execução se gastaram 204:387 contos em 1951, agora integrada no plano de fomento de Angola, mas não se deixam, porém, por tal motivo, como se afirma, de realizar simultâneamente as outras obras e empreendimentos que o plano de distribuição de verbas desse decreto incluía para o quinquénio 1951-1955.

De igual modo — mais uma vez se afirma no plano — prosseguirá também a execução das várias obras nele não compreendidas e que anualmente vêm sendo realizadas por conta do orçamento ordinário e da sua tabela de despesas extraordinárias, que continuarão no futuro como até aqui a fazer face a esses encargos.

É esta orientação fundamental que a Câmara Corporativa julga deva ser integralmente seguida, pelo que já atrás lhe deu a sua concordância, pois todas essas obras, espalhadas geralmente pelo vasto território da província, embora de menor vulto e menos importância, não deixam, por isso, de ser menos essenciais para o bem-estar e prosperidade da sua população.

Financiamento

1. Conta-se para o financiamento dos 2.896:000 contos em que importa o plano de fomento de Angola com as seguintes verbas:

- a) 900:000 contos, obtidos dos saldos de exercícios findos, donde se julga possível distrair anualmente 150:000 contos durante o hexénio;
- b) 40:000 contos, cativos no orçamento do Fundo de Fomento de Angola, para a construção do silo do Lobito;
- c) 181:000 contos, também cativos no orçamento do Fundo de Fomento de Angola, para execução de algumas obras do plano de trabalhos do Decreto n.º 38:322, agora integrados no presente plano de fomento;

- d) 540:000 contos de receita prevista do Decreto-Lei n.º 38:704 (sobrevalorização do café, sisal, manganés e sementes de algodão) durante os seis anos de duração do plano;
- e) 117:000 contos, como quota-parte da receita atribuída por lei ao Fundo de Fomento de Angola durante o mesmo período;
- f) 1.118:000 contos, do empréstimo a contrair pela província.

2. Em presença dos vultosos saldos de exercícios findos que nos últimos anos se vêm verificando nas contas de gerência de Angola e daquele que se pode prever já para o corrente ano, parece razoável poder-se admitir, para o financiamento do plano, a verba dos 150:000 contos a retirar anualmente dos referidos saldos, que continuarão ainda com disponibilidades para ocorrer aos indispensáveis reforços das verbas do orçamento ordinário e à organização da sua tabela de despesas extraordinárias por onde são pagos os encargos das diversas obras não incluídas no plano de fomento, mas cuja execução para a vida normal da província se tem como essencial.

Fica-se dependente de os saldos de exercícios findos se manterem no ano corrente e seguintes, como tudo leva a crer que sucederá, atingindo-se aquele nível verificado nos anos de 1950 e 1951.

3. A cobrança da verba de 540:000 contos que se prevê no hexénio para a receita do Decreto-Lei n.º 38:704, dependerá, como já se disse para o caso da província de S. Tomé e Príncipe, da evolução futura no mercado internacional das cotações dos preços dos produtos por ele abrangidos, agora com tendência de baixa, que a manter-se não poderá certamente deixar de afectar.

4. A província tem já dívidas no elevado montante de 1.192:909 contos, a cujos encargos agora terão de se somar os resultados do novo empréstimo de 1.118:000 contos a contrair, o que representa acréscimo sensível de despesa para o capítulo 1.º do seu orçamento ordinário.

5. O apuramento da posição dos saldos das contas de exercícios findos de Angola em 31 de Agosto do corrente ano revela a existência de 127.781:173\$78 do saldo disponível para autorização de despesas e de 749.842:000\$ em dinheiro na tesouraria. Nos mapas que se seguem podem ser analisadas as receitas, despesas, saldos e sua aplicação nos últimos quatro anos.

Receitas, despesas e saldos nos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	914:363	725:418	188:945
1949	1 101:927	955:791	146:136
1950	1.141:740	942:973	198:767
1951	1.444:811	1.078:862	365:949

Saldos das contas do exercício e sua aplicação nos anos de 1948 a 1951

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 137:002

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948
a 30 de Junho de 1949 44:986

b) Inscritos no orçamento de 1949:

 Para despesas de exercícios findos 8:000

 Para despesa extraordinária 55:400

108:386

Saldo 28:616

Saldo do exercício de 1948 188:945

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949
a 30 de Junho de 1950 140:945

b) Inscritos no orçamento de 1950:

 Para despesas de exercícios findos 8:000

 Para despesa extraordinária 40:000

188:945

Saldo —

Saldo do exercício de 1949 146:136

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950
a 30 de Junho de 1951 55:349

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos 7:815
Para despesa extraordinária 22:050

85:214

Saldo 60:922

Saldo do exercício de 1950 198:767

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951
a 30 de Junho de 1952 153:631

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos 7:900
Para despesa extraordinária 37:236

198:767

Saldo —

v

Moçambique

1. É o plano de fomento constituído pelas seguintes obras e empreendimentos:

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 do Movenene	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) Prospekção geológico-mineira	32:000
	<hr/> 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 Furanungo	127:000
4) Continuação do caminho de ferro de Moçambique de Novo 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
	<hr/>
<i>Total da despesa</i>	2.342:000
	<hr/>

2. São pela alínea 1) da primeira rubrica, «Aproveitamento de recursos e povoamento», atribuídos 464:000 contos para rega e enxugo dos terrenos do vale do Limpopo, destinados ao seu povoamento com elementos metropolitanos. Estes trabalhos abrangerão apenas, durante os seis anos de duração do plano, a preparação de 9:000 ha de terras regadas, isto é, cerca de um terço dos 28:812 ha que ali se podem aproveitar para a agricultura.

Constam as obras: de uma ponte-açude de represamento e derivação da água do Limpopo, que servirá simultaneamente o caminho de ferro de Lourenço Marques ao Pafuri, para ligação com a Rodésia do Sul, e cuja construção, já ordenada, marca o começo da realização deste empreendimento; da tomada de água e respectiva galeria de derivação; dos sistemas de canais de regas e valas de enxugo; dos trabalhos de defesa contra cheias e adaptação ao regadio e da construção de casas de cantoneiros de rega.

Devido, porém, não só aos aproveitamentos hidráulicos que têm sido levados a cabo no Limpopo, do outro lado da fronteira, onde se situam 81 por cento da sua bacia hidrográfica, e que ocasionaram considerável diminuição do seu actual caudal de estiagem, em relação ao de 1925 — ano em que foi elaborado o primeiro projecto de irrigação da sua margem direita, que tinha como base fundamental a cultura da cana do açúcar —, mas também às dificuldades de armazenamento de água no nosso território, é agora encarada em larga escala como primeiro elemento do novo plano de culturas a do trigo regado, cujas exigências de rega se verificam exactamente no período em que há abundância de água no Limpopo.

Foram as experiências satisfatórias realizadas pelo Posto de Culturas Regadas do Vale do Limpopo que permitiram tomar esta decisão, cuja importância para o abastecimento e para a economia da província e da metrópole se torna desnecessário encarecer.

3. Completam este empreendimento de povoamento do vale do Limpopo os trabalhos a realizar por conta da alínea 2) da mesma rubrica, que destina 220:000 contos para a expropriação e preparação de terrenos, instalação e transporte de colonos e assistência técnica e financeira.

Como no caso de Angola, serão distribuídos também a cada família de colonos 3 ha de terras regadas e 27 ha de sequeiro para apascentação de gados.

Para instalação das 3:000 famílias que os 9:000 ha das terras que agora se vão regar podem comportar será construído igual número de

moradias económicas, mas higiénicas e adaptadas às condições do clima, dispostas em aldeamentos, para desta forma se evitarem os inconvenientes do isolamento que resultariam da sua dispersão e se tornar, assim, também mais fácil e económica a assistência de várias espécies que é indispensável prestar aos novos colonos.

Embora o tempo e a experiência tenham, até certo ponto, confirmado a enorme resistência e adaptabilidade dos nossos colonos, que por toda a província labutam e ganham a sua vida nas zonas de clima mais variado, desde o tropical das regiões baixas ao temperado dos planaltos, tudo aconselha, porém, que para o grande empreendimento que se pretende levar agora a cabo no vale do Limpopo se criem ali, antes de mais nada, como no plano se assegura, pelo seu saneamento e combate às endemias, as indispensáveis condições de salubridade, que se consideram fundamentais para o sucesso do seu povoamento branco intenso.

Admitindo-se a existência de duas crianças, serão fornecidas a cada casal agrícola três passagens gratuitas da metrópole para o seu destino em Moçambique. Pela verba da alínea 2) será igualmente garantida a indispensável assistência técnica e financeira de que os novos colonos carecem.

4. À semelhança do que se calculou para o vale do Cunene, não é de prever que muito antes de quatro anos possam também no vale do Limpopo estar vencidas todas as dificuldades — entre as quais a do delicado problema das famílias indígenas ali instaladas — e executadas todas as obras necessárias para se dar início ao seu povoamento com elementos metropolitanos.

Nestas condições, não é muito de admitir que ali possa ser convenientemente instalado apenas nos dois últimos anos do plano mais de um terço das 3:000 famílias consideradas, ou seja apenas 1:000, que, a quatro pessoas por cada família, totalizam somente 4:000 pessoas. Não será pois naturalmente despendida no hexénio toda a verba da alínea 2, cujo saldo certamente se poderá utilizar ou para a realização de obras não incluídas no plano, ou que, tendo sido nele consideradas, se julgam insuficientemente dotadas.

Haverá, assim, também, mais tempo para se estudarem os inevitáveis ensinamentos que da experiência complexa do povoamento branco desta zona não podem deixar de resultar e cujas conclusões permitirão certamente ir melhorando cada vez mais, como é indispensável e conveniente, a orientação, os métodos e o procedimento a empregar no futuro, por forma a poderem-se obter os melhores resultados, sob o ponto

de vista económico e demográfico, de tão difícil e dispendioso empreendimento, como aliás são sempre os de colonização dirigida, apoiados unicamente, como não pode deixar de ser, no auxílio financeiro do Estado.

No povoamento branco de Moçambique, para cujo progresso, valorização e desenvolvimento nos campos económico, político e social ele virá contribuir decisivamente, pelas maiores possibilidades de exploração das suas riquezas naturais, pela sua mais extensa ocupação e consequente nacionalização e pelo grau de bem-estar e de prosperidade que será assim também possível proporcionar no futuro à população do seu vasto território, além da colaboração que vem prestar ao des congestionamento da metrópole, há ainda a considerar, além do sector dirigido, e certamente em maior escala do que este, o que resulta da emigração livre metropolitana, como consequência natural dos factores económicos e sociais que envolvem o crescimento do comércio, da indústria e da agricultura, que em escala francamente ascensional se está verificando na província.

Se o Estado tem até aqui, com evidente sucesso, ajudado por todas as formas, directa e indirectamente, esta emigração livre que, em números sempre crescentes, se vem dirigindo da metrópole para Moçambique, tem agora de continuar, e se possível for intensificar até, esse auxílio indispensável, para que essa corrente migratória continue a aumentar e contribua cada vez mais, como se impõe, pelos motivos já apontados, para o desejado povoamento intensivo desta província.

5. Destina-se a verba de 470:000 contos da alínea 3) da primeira rubrica à execução apenas da 1.^a fase do aproveitamento hidroeléctrico do Movene, que consiste na construção dum canal para transporte do caudal de estiagem do Incomati, de Ressano Garcia para Movene, da barragem e respectiva central eléctrica e ainda no transporte de energia e água para Lourenço Marques, a que esta obra poderá fornecer anualmente 72 milhões de kilowatts-hora e diàriamente 86:000 m³ de água.

Para justificação económica do aproveitamento hidroeléctrico Incomati-Movene foi determinado superiormente que se estudasse a sua possível utilização e comparticipação no regadio do vale do Incomati, o que originou então a 2.^a fase deste empreendimento, para a qual estão previstos os trabalhos de construção de um canal de 110 km de extensão para transporte dos caudais de restituição da barragem do Movene para a rega de 30:000 ha das férteis planícies das margens do Incomati, entre Magude e a Manhiça, e também as obras de rega, defesa e enxugo desta mesma área para o seu aproveitamento para a agricultura e povoamento.

Sem contar com as despesas de povoamento — como construção de moradias, saneamento, transportes, preparação de terrenos e assistência técnica e financeira, que, para as 10:000 famílias que ali se podem instalar, deverão orçar por cerca de 640:000 contos —, somam as obras das duas fases consideradas deste aproveitamento 970:000 contos.

Trata-se, sem dúvida, de um grande empreendimento, mas o facto de já estar adquirida para Lourenço Marques uma potente central térmica, cujo material já ali chegou e que certamente, em muito menos tempo do que levará a construir Movene, poderá começar a fornecer a energia eléctrica de que a cidade carece, de o serviço de abastecimento de água ter sido também melhorado, por forma a satisfazer por algum tempo as necessidades da população, leva a Câmara Corporativa a ponderar a vantagem e conveniência que haveria em ficar para uma próxima 2.^a fase do plano de fomento a execução total e conjunta das duas fases do aproveitamento Incomati-Movene, que, como se viu, é considerada necessária para que esta obra possa ter a indispensável justificação económica.

A verba de 470:000 contos da alínea 3), assim disponível, e aquela que da alínea 2) se deixar de gastar, pelos motivos já citados, poderiam na opinião da Câmara Corporativa ser preferivelmente aplicadas no melhoramento sistemático da rede de estradas da província, algumas delas de intenso tráfego internacional — problema muito importante para a economia de Moçambique e que, como no caso de Angola, não se julga possível resolver apenas por conta das despesas ordinárias e extraordinárias do orçamento —, e ainda na execução de outras obras, que, como já se disse, embora se considerem necessárias, não puderam ser incluídas no plano de fomento por razões de ordem financeira, ou no reforço das insuficientes dotações nele atribuídas pelo mesmo motivo a outras.

6. Em virtude das exigências do seu acentuado ritmo de progresso e desenvolvimento, necessita a cidade da Beira de mais energia eléctrica, que a sua pequena central eléctrica, já saturada, lhe não pode fornecer. Vai ser este problema solucionado pela central hidroeléctrica do Revué, de cujo aproveitamento é concessionária, nos termos do Decreto n.º 35:744, de 10 de Julho de 1946, a Sociedade Hidroeléctrica do Revué, que dispõe de uma grande produção, que na sua 3.^a e última fase pode atingir um máximo anual de 130 milhões de kilowatts-hora.

Foi o aproveitamento hidroeléctrico dos rápidos do Revué, principal afluente do Buzi, concebido inicialmente para garantir o fornecimento de energia indispensável para o funcionamento da grande fábrica de algodão da Sociedade Algodoeira Portuguesa, próximo de Vila Pery, e a cerca

de 60 km dos referidos rápidos, que têm condições excepcionalmente fáceis e económicos para serem aproveitados para esse fim.

Esta sociedade, constituída de começo só com capitais particulares, foi depois, pela sua fusão com a firma Testang, de Luanda, e pelo seu financiamento com capitais do Estado, transformada na actual Sociedade Algodoeira de Fomento Colonial. Para a sua laboração e para abastecer também Vila Pery e Gondola prevê-se que sejam necessários apenas 16 milhões de kilowatts-hora, sendo a produção restante — a 1.^a e a 2.^a fases do Revué produzem, respectivamente, 44 e 86 milhões de kilowatts-hora — destinada ao abastecimento da cidade da Beira.

Para terminar as obras necessárias no Revué e em Vila Pery e para a construção da linha transportadora da energia eléctrica para a Beira, num percurso de 180 km, são precisos 60:000 contos, que a alínea 4) da primeira rubrica inscreve e cujo dispêndio em realização de tanta necessidade plenamente se justifica.

Não deverá, porém, deixar de se iniciar já o estudo da 2.^a fase deste aproveitamento hidroeléctrico, pois com a chegada da energia à Beira tudo leva a prever que se dê um acréscimo anormal de consumo que em breves anos venha a saturar a actual central.

Assim se ficará preparado para nessa altura, em face desses estudos já concluídos, se poderem logo começar os indispensáveis trabalhos de ampliação.

7. O aproveitamento futuro das enormes possibilidades económicas que para a produção de electricidade e rega representa o imenso reservatório de energia que é o lago Niassa — cuja superfície, à cota 475 m acima do nível do mar, é superior a 30:000 km² e cujas profundidades ultrapassam 700 m — está já sendo devidamente estudado pelo Governo da Niassalândia.

Portugal, por acordo com o Governo Britânico, tomará também parte nesses estudos, que visam o aproveitamento conjunto dessas grandes possibilidades pelos territórios banhados pelas suas águas. Para esse fim, que tanto pode interessar Moçambique, é inscrita no plano de fomento, pela alínea 5) da primeira rubrica, a verba de 10:000 contos.

8. Pela alínea 6) ainda da primeira rubrica são atribuídos 32:000 contos para trabalhos de prospecção geológico-mineiros. Estes trabalhos, que constituem, como se diz no plano, o maior empreendimento deste género que até agora se tem procurado realizar no ultramar, vão ser leva-

dos a cabo com a colaboração da Agência de Segurança Mútua e utilizando-se a técnica e os processos mais actualizados.

As áreas por eles abrangidas, que totalizam mais de 80:000 km² e das quais será também feito o levantamento fotogramétrico, estão situadas uma em Tete, ao norte do rio Zambeze, compreendida entre as fronteiras com a Rodésia do Norte e a Niassalândia e esse mesmo rio até ao paralelo 16° 10' ao sul, e outra na zona do Alto Ligonha e do caminho de ferro de Moçambique.

Desnecessário se torna salientar o alto valor destes trabalhos de pesquisa e inventário das riquezas do subsolo da província, que bem justificam as despesas a realizar com a sua execução.

9. Para construção e apetrechamento do caminho de ferro do Limpopo destina a alínea 1) da segunda rubrica, «Comunicações e transportes», o montante de 572:000 contos.

O aumento de tráfego nos dois sentidos entre Moçambique e a Rodésia do Sul tornou imperioso encarar-se a resolução deste problema, que podia ser solucionado ou pelo aumento de capacidade de transporte da linha da Beira ou pela construção de uma nova linha ligando aquele território a Lourenço Marques.

Os estudos mandados fazer pelos dois Governos levaram à conclusão de que devia ser preferida esta segunda solução, tendo-se já iniciado dos dois lados a respectiva construção.

Em Moçambique, onde já se encontra quase pronto o troço de 23 km do Guijá até à margem direita do Limpopo, onde será construída a futura ponte-açude, que vai servir também, como se disse, para a irrigação da zona do vale deste rio, destinada ao povoamento com colonos metropolitanos, há agora que construir 297 km de linha desde a outra margem do Limpopo até à fronteira, no Pafuri, e que seguirá ao longo do seu vale.

Enquanto, porém, não terminar a construção da ponte-açude, que em dois tabuleiros assegurará depois os tráfegos ferro e rodoviário, passará esta linha sobre uma ponte provisória, já em construção.

Na Rodésia do Sul a linha a construir tem 323 km de extensão e parte de Bannockburn, no ramal de Somabula a Shabani, para o Pafuri.

Com a construção destes caminhos de ferro Lourenço Marques ficará à distância de 1:266 e 1:078 km de Salisbúria e de Bulawayo, respectivamente, assim se realizando a ligação da Rodésia do Sul com o seu excelente porto, cujas grandes facilidades e magnífico apetrechamento permitem ainda, como convém que suceda para seu melhor aproveitamento

e rendimento, quase duplicar o seu volume actual de manuseamento de cerca de 4.000:000 de toneladas por ano.

Contribuirá esta solução também ao mesmo tempo não só para o descongestionamento do porto da Beira, como também para o do tráfego das vias férreas que o ligam aos territórios vizinhos.

A verba desta alínea compreende também a aquisição de todo o equipamento e material rolante necessário para o bom e eficiente funcionamento desta nova linha, que virá, como se deseja, contribuir sensivelmente para o aumento do movimento do porto de Lourenço Marques, não só com o tráfego do nosso território que atravessa, mas principalmente com o da Rodésia do Sul, vindo também facilitar e acelerar a este nosso vizinho as suas indispensáveis ligações com o exterior. Por todas estas importantes razões se considera perfeitamente justificada a despesa a realizar neste empreendimento.

10. São pela alínea 2) da segunda rubrica destinados 50:000 contos para a construção do caminho de ferro de Vila Luísa até à Manhiça.

Justifica-se esta obra na previsão do congestionamento que deve ir a verificar-se no troço de Moamba a Lourenço Marques, comum, segundo os traçados actuais, às linhas do Transval e da Rodésia do Sul, logo que esta segunda entre em serviço.

Para se remediar este inconveniente considera-se da maior vantagem a construção de uma nova linha, que, partindo de Vila Luísa, já ligada a Lourenço Marques, vá entroncar com o caminho de ferro do Limpopo próximo de Magude, passando pela Manhiça e servindo toda a sua zona de bons e férteis terrenos e a futura área de povoamento do Incomati.

No presente plano foi apenas considerada a 1.^a fase desta linha, de Vila Luísa à Manhiça, numa extensão de cerca de 45 km, cujos projectos estão estudados e prontos, ficando para uma 2.^a fase a sua ligação final a Magude.

Por servir novas regiões de grande riqueza agrícola, é esta solução para descongestionar o aumento de tráfego previsto para o referido troço comum às duas linhas, de Moamba a Lourenço Marques, sem dúvida preferível à de qualquer melhoramento que para esse mesmo fim se viesse a realizar neste troço.

Considera-se, pois, de utilidade a despesa a realizar com a construção do caminho de ferro de Vila Luísa à Manhiça na 1.^a fase do seu prolongamento até Magude, com o objectivo de ligar a linha do Limpopo directamente a Lourenço Marques.

11. O caminho de ferro de Tete, com uma extensão de 253 km — 194 de Dona Ana até ao entroncamento para o Moatize e 59 deste até às minas —, liga a região carbonífera de Moatize com Dona Ana, onde entronca com a linha da Transzambezia Railways até ao Dondo e depois com a linha da Beira até ao porto do mesmo nome.

Foi esta linha — que atravessa em quase todo o seu percurso uma região inóspita e imprópria para colonização e cujo traçado se desenvolve em grande parte paralelamente ao Zambeze — construída com o objectivo imediato de servir as minas de Moatize, assegurando o transporte do seu carvão para o porto da Beira.

Levantaram-se, por isso, na altura da sua construção certas dúvidas sobre se não teria sido, para a realização deste mesmo fim, mais vantajoso o traçado da linha de Moatize através da região do Barué, em direcção a Vila Pery, atravessando uma zona agrícola rica e onde a fixação de colonos metropolitanos seria mais fácil, ou até se não seria mais viável e económica a regularização da magnífica via fluvial que é o Zambeze — e que em qualquer caso deve ser estudada —, por forma a torná-lo navegável durante todo o ano.

Seja, porém, como for, a linha está já construída e o que interessa agora é tirar dela o maior rendimento possível — o seu tráfego actual é quase unicamente constituído pelo carvão das minas, evidentemente, apenas no sentido descendente —, e com essa finalidade em vista se vai iniciar a 1.^a fase do seu prolongamento, por enquanto só até ao Furancungo, numa extensão de 100 km, no intuito de servir as magníficas regiões agro-pecuárias de Angónia, da Macanga e da Marávia, abrindo assim estas excelentes zonas planálticas de bom clima do distrito de Tete ao povoamento branco.

Para construção da 1.^a fase do prolongamento do caminho de ferro de Tete até ao Furancungo — início do seu avanço em direcção à fronteira e possível ligação com as redes ferroviárias dos territórios vizinhos —, e sobre cujo traçado não há dúvidas, estando estudados e prontos os respectivos projectos, destina a alínea 3) da segunda rubrica a verba de 127:000 contos.

As grandes possibilidades económicas do distrito de Tete, no que se refere à exploração das suas riquezas minerais e agro-pecuárias e ainda às excelentes condições que oferece para povoamento com elementos metropolitanos, são razões ponderosas para justificar a execução desta obra.

12. Na região do Niassa, a linha férrea de penetração já existente desde o magnífico porto natural de Nacala até Nova Freixo (Cuamba),

com 538 km — a mais extensa de toda a província —, e o ramal do Lumbo, com 42 km, totalizam 580 km de caminho de ferro construídos e em exploração.

Esta linha, que por enquanto tem exclusivamente tráfego português, serve as regiões ricas do Niassa e de parte da Zambézia, grandes produtoras principalmente de algodão, sisal, milho, tabaco e chá, que já lhe asseguram, apesar da sua construção recente, remuneração suficiente para cobrir as despesas de exploração e mesmo nalguns anos para dar lucros.

O prolongamento natural desta linha para noroeste, em direcção ao lago Niassa, até à região de Vila Cabral, de magnífico clima para povoamento branco e de grandes possibilidades minerais e agro-pecuárias, é um facto que se impõe e que no plano de fomento se considera.

Dada, porém, a circunstância de ainda não haver elementos suficientes que habilitem a tomar uma resolução definitiva quanto ao seu término mais conveniente, que agora também poderá vir a ser naturalmente influenciada pelo resultado dos estudos decorrentes, a que já se fez referência, sobre o aproveitamento do lago Niassa, este prolongamento será apenas por enquanto levado, numa 1.^a fase, de Nova Freixo até Catur, numa extensão de 184 km, troço sobre que não há dúvidas, pois em qualquer traçado admissível que se considere para atingir o lago Niassa a linha não poderá deixar de passar por esta localidade.

É de notar, porém, que, passando já a actual linha apenas a 70 km da fronteira com a Niassalândia, ela poderia, em caso de necessidade, ter já sido utilizada pelos territórios vizinhos como mais uma via para atingir a costa. São destinados no plano, pela alínea 4) da segunda rubrica, 222:000 contos para a realização desta obra.

13. Como porto natural é difícil imaginar melhor e mais perfeito que o da magnífica baía de Nacala, em Fernão Veloso, cujas grandes dimensões, fundos limpos, águas tranquilas e profundas até junto da terra e excelente abrigo dos ventos dominantes e dos temporais lhe criam condições verdadeiramente excepcionais para vir a ser um dos melhores portos de toda a África.

O desenvolvimento da rica região do Niassa, principalmente depois de o caminho de ferro ter atingido alguns dos seus importantes centros de produção, e o aumento de tráfego que é de prever no futuro, não só pela crescente ocupação e exploração de toda esta região como também por aquele que deverá resultar ainda dos territórios vizinhos do lago Niassa, que terão na linha de Moçambique a sua mais fácil e rápida ligação ao Índico, levaram a encarar a construção do porto de Nacala, com

amplas condições para satisfazer a todas as necessidades do tráfego, actuais e futuras.

Em virtude desta resolução acertada foram já ali construídos um pequeno cais para batelões, servido por guindastes-tractores, além dum flutuante para 30 t, dois armazéns cobertos para mercadorias, edifícios para a administração, casas para o pessoal, obras de captação e canalização de água e 66 km de via férrea para a sua ligação com a linha de Moçambique.

A verba de 50:000 contos, agora atribuída pela alínea 5) da segunda rubrica para a realização da 1.^a fase das obras a levar a cabo neste porto, é porém manifestamente insuficiente para a execução dos trabalhos que se julgam indispensáveis para o seu funcionamento inicial em condições satisfatórias, cujo custo total se estima à volta de 130:000 contos, e que consistem na construção de 300 m de cais acostável, da estação de caminho de ferro e oficinas e da central eléctrica e ainda na aquisição de algum apetrechamento.

Em presença do alto valor que para o progresso de Moçambique virá no futuro a representar este magnífico porto, que, como o de Lourenço Marques e o da Beira, passará também a ser uma das suas principais saídas para o mar e igualmente um precioso elemento para o desenvolvimento da sua vida económica e social, sugere a Câmara Corporativa que, ou com as disponibilidades financeiras que se possam distrair da verba da alínea 2) da primeira rubrica, pelos motivos que já se citaram quando se fez a sua análise, ou com aquelas que possam resultar da transferência proposta dos trabalhos da alínea 3) também da mesma rubrica para uma 2.^a fase do plano de fomento, se reforce a verba da alínea 5) da segunda rubrica por forma a poder-se realizar o mínimo de obras já citadas e que se consideram de momento as mais urgentes e indispensáveis para se iniciar em condições razoáveis a sua exploração.

Haveria também a máxima conveniência em considerar já os trabalhos indispensáveis de abastecimento de água, não só para o porto como para o centro populacional que vai nascer em Nacala, cuja urbanização se devia igualmente começar já a traçar.

14. Contrariamente ao que sucede em Angola, dispõe já Moçambique de uma pequena doca seca, que tem prestado excelentes serviços à sua navegação de cabotagem.

Acontece, porém, que a província é o término da nossa importante linha de navegação para a África, e nessas condições especiais tudo indica que nela deveriam existir as convenientes e indispensáveis facilidades de

querenagem e reparação das obras vivas dos grandes navios utilizados nessa linha, tanto mais que essas facilidades vão sendo cada vez mais difíceis de encontrar na devida oportunidade no próprio porto de Lisboa, cujas docas, praticamente saturadas, não podem já satisfazer dentro dos convenientes períodos todas as necessidades da nossa navegação.

É pois opinião da Câmara Corporativa que, não só pela grande utilidade e vantagem que para os nossos navios da carreira de África e para todos os outros que deles carecessem naquela zona marítima haveria na existência em Moçambique dos convenientes meios de reparação e limpeza do fundo, como também pelo que essa nova actividade pode vir a representar para a sua economia e até para a colocação ali de numerosa mão-de-obra metropolitana especializada, se impõe dotar urgentemente a província com uma doca seca ou flutuante de dimensões pelo menos suficientes para servir esses navios. Pela sua grande importância se julgou de toda a conveniência focar este assunto, que não é considerado no programa do plano de fomento.

15. Destinam as alíneas 6) e 7) da segunda rubrica 25:000 e 20:000 contos para a execução de obras e aquisição de vário apetrechamento, respectivamente, para o Aeroporto de Lourenço Marques e para os outros aeródromos da província.

A necessidade imperiosa de se dotar o Aeroporto de Lourenço Marques com os melhoramentos indispensáveis, quer no que diz respeito ao prolongamento das suas pistas, já em execução, quer no que se refere ao seu apetrechamento, que precisa de ser completado para que possa ficar apto para o serviço aéreo internacional, e ainda os vários trabalhos que é necessário realizar e a aquisição da aparelhagem com que se têm de dotar os diversos aeródromos da província, para mais seguro e eficiente funcionamento das suas numerosas carreiras aéreas, justificam perfeitamente as verbas atribuídas para este fim pelas referidas alíneas 6) e 7).

16. Como sucedeu no plano de fomento de Angola, aparece também no plano de fomento de Moçambique uma terceira rubrica, «Participação no capital do Banco de Fomento do Ultramar», pela qual a província contribui igualmente para esse fim com o montante de 20:000 contos.

Nada mais tem a Câmara Corporativa a acrescentar às considerações que já fez sobre o assunto quando dele tratou na generalidade e a que também se referiu quando apreciou o caso de Angola.

17. Pelo Decreto n.º 25.537, de 25 de Fevereiro de 1937, foi criado o Fundo de Fomento de Moçambique, destinado a custear num período de seis anos as importantes obras para o progresso e desenvolvimento da província, que constavam do seu artigo 3.º.

Em 31 de Julho de 1947 foi publicado o Decreto-Lei n.º 36.466, que autorizava o Governo a conceder a Moçambique um empréstimo de 1.000:000 de contos, destinado a permitir a conclusão de certos trabalhos em curso, o início de outras obras novas que as circunstâncias impunham e ainda a realização de vários estudos com o objectivo de servirem de base para a elaboração de um vasto plano de fomento. Deste empréstimo seriam apenas utilizados de entrada para estes fins 700:000 contos, ficando os 300:000 restantes cativos até que fossem aprovados os planos das obras em que deveriam ser depois utilizados.

Vem depois, em 1 de Janeiro de 1949, a aquisição, por 2.000:000 de libras, e a passagem do porto da Beira para o Estado, ficando a sua exploração a cargo dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da província, e, em 7 de Abril do mesmo ano, o resgate pelo Governo, por 4.000:000 de libras, dos direitos e propriedade da Beira Railways, que até hoje não foram transmitidos à província, limitando-se neste caso aqueles serviços a exercer por delegação a sua administração.

Quer no porto, quer no caminho de ferro da Beira, têm sido, depois da sua passagem para o Estado, levados a cabo vários melhoramentos, muito importantes e dispendiosos — como a construção de um novo cais com dispositivo para manuseamento mecânico de minérios e descarga de combustíveis líquidos e a aquisição de muito material rolante, constituído por locomotivas, carruagens e vagões —, que tornaram possível uma eficiência e um rendimento nunca antes atingidos em ambos os serviços e que muito honra a nossa administração.

A esta série de inteligentes e acertadas medidas, que estão na base do grande desenvolvimento que se tem verificado em todos os sectores da vida de Moçambique na última década, segue-se agora o plano de fomento, que numa escala ainda maior, mas prosseguindo nos mesmos objectivos, vem continuar a vasta obra já realizada, procurando contribuir decisivamente com os grandes empreendimentos que se propõe levar a efeito na província, e que totalizam 2.342:000 contos, para a sua maior prosperidade e mais rápido desenvolvimento económico e social.

Como sempre, afirma-se mais uma vez no plano que o progresso de Moçambique se não limita durante a sua duração apenas às obras e empreendimentos nele incluídos e que a sua execução não virá afectar a realização de todos os outros trabalhos fundamentais e indispensáveis

para a vida e desenvolvimento normais da província, os quais, como até aqui, continuarão a ser da mesma forma realizados por conta das dotações ordinárias e extraordinárias do orçamento, orientação a que também mais uma vez a Câmara Corporativa não pode deixar de confirmar, pela grande importância que lhe atribui, a sua inteira adesão.

Financiamento

1. É o financiamento do plano de fomento de Moçambique custeado pelas seguintes verbas:

- a) 600:000 contos, obtidos dos saldos de exercícios findos, donde se considera possível distrair anualmente 100:000 contos durante os seis anos de duração do plano;
- b) 60:000 contos, já cativos no orçamento do corrente ano, para início da execução das obras do projecto do vale do Limpopo,
- c) 100:000 contos de receita provável do Decreto-Lei n.º 38.704 (sobrevalorização da copra, sisal, castanha de copra e semente de algodão) durante o hexénio;
- d) 55:000 contos de parte do rendimento dos caminhos de ferro da província que se julga possível reservar para este fim;
- e) 1.527:000 contos do empréstimo a contrair pela província, do qual possivelmente cerca de 450:000 contos, para construção do caminho de ferro do Limpopo, se poderão conseguir por intermédio da Agência de Segurança Mútua.

2. Quanto à verba de 600:000 contos da alínea a), parece de facto que, em virtude dos substanciais saldos dos últimos quatro anos, cuja média se afigura possível que seja sensivelmente excedida no corrente ano, se poderá contar em condições normais com os 100:000 contos que anualmente se vão distrair dos referidos saldos para financiamento do plano, sem que isso venha perturbar a satisfação dos encargos indispensáveis dos reforços habituais das dotações da despesa ordinária e da organização da tabela de despesas extraordinárias, por conta também dos mesmos saldos.

Não será assim prejudicada, como convém e sempre se tem considerado fundamental, a realização dos trabalhos que, como se disse, em-

bora não façam parte do plano, não se julgam por isso menos indispensáveis para o bem-estar e prosperidade gerais, e que por este mesmo motivo não devem portanto de forma alguma deixar de se levar a efeito.

3. Só a evolução — agora com tendência de baixa — das cotações internacionais dos preços dos produtos abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 38.704 poderá vir a mostrar, como também já se disse para o caso de Angola e S. Tomé e Príncipe, se a previsão para a cobrança da verba de 100:000 contos da alínea c) será ou não realizável.

4. A província, cuja situação económica não é tão desafogada como a de Angola, tem já no seu orçamento encargos com as dívidas de 588:658 contos e 530:000 dólares, não incluindo os empréstimos gratuitos contraídos no Banco Nacional Ultramarino e no Fundo de Fomento Nacional — financiamento feito pela E. C. A. —, este último para a construção de um cais especial no porto da Beira e para o reapetrechamento do serviço meteorológico, com cujos encargos haverá que contar depois de concluídas as operações deste financiamento ainda em curso.

A estes encargos terão ainda de se juntar também os resultantes do novo empréstimo de 1.527:000 contos a que se refere a alínea e) e que constituirão aumento apreciável neste capítulo.

5. O apuramento da posição dos saldos das contas de exercícios finidos de Moçambique referidos a 31 de Agosto do corrente ano revela a existência de 182.168:925\$42 de saldo disponível para autorização de despesas e de 361.642:000\$ em dinheiro na tesouraria.

Nos mapas que se seguem podem ser analisados as receitas, despesas, saldos e sua aplicação nos últimos quatro anos.

Receitas, despesas e saldos nos exercícios de 1948 a 1951 (a)

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	1.702:575	1.492:176	210:399
1949	1.821:682	1.594:003	227:677
1950	1.635:317	1.406:304	229:013
1951	(a)	(b)	220:497

(a) Os saldos de Moçambique são os pertencentes à Fazenda Nacional, com exclusão, portanto, dos dos serviços autónomos, cujo valor foi por tal motivo abatido à receita total realizada na província.

(b) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

Saldo das contas de exercício e sua aplicação nos anos de 1948 a 1951
(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 202:441

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	31:113	
b) Escritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos	22:450	
Para despesas extraordinárias	46:621	
		100:184

Saldo 102:257

Saldo do exercício de 1948 210:399

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950	—	
b) Inscritos no orçamento de 1950:		
Para despesas de exercícios findos	5:241	
Para despesas extraordinárias	369:187	
		374:428

Saldo —

Saldo do exercício de 1949 227:677

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a 30 de Junho de 1951	114:526	
b) Inscritos no orçamento de 1951:		
Para despesas de exercícios findos	5:433	
Para despesas extraordinárias	86:592	
		206:551

Saldo 21:126

Saldo do exercício de 1950 229:013

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951
a 30 de Junho de 1952 106:704

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos 5:274

Para despesas extraordinárias 117:035

229:013

Saldo

VI

Estado da Índia

1. Consta o plano de fomento do Estado da Índia dos seguintes empreendimentos:

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) Prospeção geológico-mineira	5:000
	<hr/> 70:000

B) Comunicações e transportes:

1) Porto de Mormugão	70:000
2) Pontes na ilha de Goa e outras ...	20:000
3) Aeroporto de Mormugão e outros aeródromos	20:000
	<hr/> 110:000

Total da despesa 180:000

2. São, pela alínea 1) da primeira rubrica, atribuídos 15:000 contos para a realização de trabalhos de rega em Sanguém e Quepém. É, sem dúvida, o problema do aumento da produção agrícola, principalmente cerealífera, um dos mais importantes do Estado da Índia. Com o objectivo de o resolver, começaram-se já a realizar algumas obras de irrigação, das quais acabam de se concluir duas de certo vulto, que importaram em 26:600 contos: a construção do canal de Candepar e a do de Parodá e seus respectivos açudes.

O primeiro, com um desenvolvimento superior a 13 km, serve 465 ha e o segundo, com cerca de 17 km, irriga uma área de 600 ha. Destes novos terrenos, assim conquistados para a agricultura, esperam-se colher 2:500 t de arroz limpo, ou seja aproximadamente 25 por cento do *deficit* actual deste elemento básico da alimentação da população do território.

Na sequência destes trabalhos estão já também em execução outras obras de rega na lagoa de Chinchinim, com o objectivo de se conseguir um melhor aproveitamento das suas águas.

Com aqueles que agora se vão executar em Sanguém e Quepém pretende-se realizar o aproveitamento de mais 1:200 ha nas zonas de Cacorá, Xeldém e Cotumbi e de Molém, Sarzorá e Chinchinim, prosseguindo-se assim na orientação iniciada nos últimos anos de sistematicamente se irem, não só recuperando e preparando novos terrenos para o regadio, como também de se melhorarem as condições de cultura de outros que, embora já cultivados, são de fraco rendimento.

Desta forma ir-se-á progressivamente aumentando, como tanto interessa ao abastecimento e à economia da Índia, a sua produção agrícola, o que bem justifica o dispêndio da verba destinada pela referida alínea 1) aos trabalhos de rega. Haveria mesmo até vantagem em aumentá-la, pois parece insuficiente para o que neste aspecto se deseja realizar nas regiões de Sanguém e Quepém.

3. Em virtude da ordem de grandeza dos trabalhos de abastecimento de água e de saneamento que se impõe realizar quanto antes para melhoramento das condições de higiene e de salubridade e consequente benefício das populações da cidade de Goa, Margão e Mapuçá, e que, por esse motivo, não seria certamente possível levar a efeito apenas por conta das dotações ordinárias ou extraordinárias do orçamento, é a realização dessas obras incluída no plano de fomento. Pela alínea 2) da primeira rubrica são destinados 50:000 contos para a sua execução, que se considera de urgente necessidade.

4. Desde 1948 que a exploração dos minérios de ferro, cujo teor oscila entre 56 e 62 por cento, e de manganés, cuja riqueza está compreendida entre 48 e 62 por cento, vem tomando um apreciável incremento, tendo as suas exportações em 1951 totalizado já 280:610 t, com o valor de 47:501 contos, para o primeiro, e 61:847 t, com o valor de 45:627 contos, para o segundo.

O minério de ferro está sendo extraído das minas de Sirigão, na zona de Bicholim, cujas reservas estão avaliadas entre 500 e 600 milhões de toneladas, e das de Costi, próximo da estação de Calém, no caminho de ferro de Mormugão.

Com o fim de aumentarem a sua produção, estão estas minas sendo mecanizadas, e vai-se também adquirir o material flutuante necessário para o transporte fluvial do minério das minas de Sirigão para o porto de embarque.

Quanto ao minério de manganés, estão os seus jazigos espalhados por uma vasta área ao longo da fronteira, sendo os principais a leste da linha que passa por Valpoi, ao norte, e Sanguém, ao sul.

As possibilidades que o território da Índia parece oferecer para a exploração, não só destes minérios, em jazigos a localizar, como também doutros, entre os quais provavelmente as laterites bauxíticas de elevado teor de alumínio, que já ali foram encontradas, vão ser agora investigadas através dos trabalhos de prospecção geológico-mineira que ali se vão realizar para esse fim e que abrangem toda a sua área.

Para a sua realização, que permitirá estudar e avaliar com segurança a riqueza do subsolo da Índia, são destinados pela verba da última alínea da primeira rubrica 5:000 contos, cujo dispêndio na execução destes trabalhos de capital interesse para a sua vida económica plenamente se justifica.

5. Pelo contrato de concessão assinado em Lisboa, em 18 de Abril de 1881, foi entregue pelo Governo Português à companhia inglesa West India Portuguese Railway a construção e exploração do porto e caminho de ferro de Mormugão por noventa e nove anos, a contar da data da inauguração do serviço ao público.

Em 1887 achavam-se construídos os primeiros 366 m de cais (n.ºs 1, 2 e 3 e parte do n.º 4), abrigados por 359 m de molhe, e no ano seguinte a linha do caminho de ferro atingia a fronteira.

O Governo Português garantia pelo contrato o juro de 5 por cento ao capital inicial da companhia, no montante de 800:000 libras, mas logo em 1885 autorizou um aumento de capital de mais 500:000 libras, com

a garantia do juro de 6 por cento, e em 1888 novo aumento de 50:000 libras, ao mesmo juro.

Em virtude da concorrência do porto de Bombaim e da guerra que à linha de Mormugão foi feita pelos caminhos de ferro da Índia Britânica, a sua exploração foi sempre deficitária, o que conduziu em 1902 — ano em que as garantias de juros pagas pelo Governo atingem já 1.238:265 libras — à aceitação do acordo de 21 de Agosto do mesmo ano, pelo qual a companhia West India Portuguese Railway associava os seus interesses aos da Southern Mahratta Railway, ficando esta com a exploração da linha e porto de Mormugão.

Esta companhia funde-se, porém, em 1907 com outra, também da Índia Britânica, e passa a denominar-se Madras and Southern Mahratta Railway, nome que conserva até à nacionalização de 1944, depois da qual passou a chamar-se Madras and Southern Mahratta State Railway.

Teve este acordo como consequência para nós passar a exploração da linha e do porto de Mormugão primeiro para uma companhia da Índia Britânica, depois para o domínio do Governo-Geral da Índia e, finalmente, depois da nacionalização, para o Governo da União Indiana.

Ficou, porém, expresso no acordo de 1902 que, passados os dois primeiros anos de vigência, qualquer das partes teria o direito de o rescindir com aviso prévio de seis meses, contados a partir do dia 30 de Junho ou 31 de Dezembro que se seguisse à recepção do aviso pela outra parte.

Este acordo tem sido sucessivamente prorrogado, contendo, porém, o último despacho ministerial, de 15 de Dezembro de 1950, que autoriza nova prorrogação, a condição expressa de que a West India Portuguese Railway fica obrigada a pedir a rescisão logo que o Governo Português o desejasse.

Teve, porém, o acordo de 1902 como resultado imediato o aumento de tráfego, que desde 1903 foi sempre crescendo, até que em 1927 — apesar das obras realizadas neste período e que compreendem o aumento dos cais e molhes e aquisição de vários materiais flutuantes de dragagem e de apetrechamento para operações de carga e descarga — se deu o congestionamento do porto, ficando o Governo Português dispensado pela primeira vez do pagamento dos juros e até creditado em 2:000 libras de participação de lucros, que chegam a atingir 13:100 libras em 1929.

Este congestionamento obriga a encarar a necessidade de novos melhoramentos, e em virtude disso firma-se em 1929 novo contrato adicional, pelo qual o nosso Governo se compromete mais uma vez a garantir o juro de 6 por cento até à importância máxima de 300:000 libras, a adiantar pela companhia para a realização das obras, que incluíam a am-

pliacção de gares e vias férreas em Vasco da Gama e no porto, a construção de armazéns e depósitos, a montagem de uma central eléctrica, a construção dos cais n.ºs 6 e 7 e a aquisição de vário apetrechamento.

Mas logo que se iniciam as obras, em 1930, dá-se uma diminuição acentuada do volume de tráfego, devido à campanha de nacionalização na Índia, o que leva a transferir-se para mais tarde a construção do cais n.º 7, ficando os 223 m do cais n.º 6, já começados, apenas a uma cota pouco superior à da preia-mar.

Não tendo tirado até hoje nenhum interesse do porto e caminho de ferro de Mormugão, que está isento de impostos e que pouco tem também contribuído para o desenvolvimento do nosso território, o Governo Português já pagou, porém, até 31 de Março de 1950, além da garantia de juro, no total de 2.929:400 libras, mais 845:000 rupias de expropriações para a linha e porto, 270:000 libras para obras novas e apetrechamento no período decorrido de 1905 a 1921 e 337:370 libras para o mesmo fim entre 1929 e 1946, incluindo a aquisição da draga *Mandovi* por 111:370 libras.

Surge agora, porém, como se disse, a exportação de minérios nacionais, que, tendo provocado um grande aumento de tráfego, vem impor a realização de novas obras no porto de Mormugão, por forma a colocá-lo em posição de poder satisfazer às exigências actuais e futuras do seu movimento cada vez maior, que já em 1951-1952 atingiu 800:000 t, ou seja 1:300 t por metro de cais, o que corresponde à saturação.

Como obras mais urgentes e necessárias para enfrentar a nova situação assim criada consideram-se no plano as seguintes: conclusão e apetrechamento do cais n.º 6 para o carregamento de minério; realização de dragagens de acesso ao porto e ao cais n.º 6; equipamento mecânico dos outros cais; montagem de uma instalação de combustíveis líquidos; construção de armazéns e terraplenos para mercadorias; remodelação dos feixes das vias férreas, e aquisição de material terrestre e flutuante para o porto e de locomotivas e vagões para o caminho de ferro.

São pela alínea 1) da segunda rubrica destinados 70:000 contos para a realização de todos estes trabalhos e aquisições, verba que não parece, porém, suficiente para tudo o que se pretende levar a efeito e que se considera indispensável para permitir um rápido e económico manuseamento não só do actual volume de mercadorias que passa pelo porto de Mormugão como também daquele que é de prever para um futuro muito próximo, em virtude do acentuado desenvolvimento mineiro que se está verificando no Estado da Índia.

Resta apenas resolver um problema delicado, dada a situação espe-

cial de a exploração do porto e caminho de ferro de Mormugão não estar a cargo do Estado ou pertencer a uma companhia portuguesa, e que é o do regime e das condições em que deverão ser realizados os presentes melhoramentos. É assunto que certamente já terá merecido do Governo o mais cuidadoso estudo.

6. Para construção de pontes na ilha de Goa e outras são atribuídos pela alínea 2) da segunda rubrica 20:000 contos. É a construção de pontes, principalmente as do Mandovi e Zuari, destinadas a efectuar a ligação da ilha de Goa com o norte e com o sul, uma obra da maior importância e que também se impõe realizar quanto antes, pelos benefícios que trará para a população e para a economia da Índia, permitindo comunicações fáceis e rápidas entre o norte e o sul do território e acabando com as obsoletas jangadas e barcas de passagem, que tanto dificultam e demoram o trânsito da viação automóvel e dos peões.

Está, porém, a realização destes importantes melhoramentos ainda dependente dos estudos que vão ser feitos não só para estas duas pontes mas também para outra destinada a atravessar o rio Chaporá, ao norte, cuja possível construção igualmente se encara. Em presença dos seus resultados se decidirá depois o que mais convém e pode ser feito.

7. Pela última alínea da segunda rubrica são destinados 20:000 contos para a construção do aeroporto principal de Mormugão e dos aeródromos secundários de Damão e Dio.

Considera-se desnecessário encarecer a grande conveniência e vantagem de se dotar Goa com um aeroporto que permita assegurar as suas ligações com o exterior e com os outros territórios do Estado.

Para o aeroporto de Goa, que será localizado junto e a sul de Mormugão, estão terminados os estudos necessários, estando-se presentemente a elaborar os respectivos projectos.

Para Damão e Dio é apenas considerada a construção de pistas suficientes para a sua ligação com o aeroporto de Mormugão e com as cidades vizinhas.

8. Termina-se no plano por afirmar, como sempre, que a sua execução não virá prejudicar a continuidade das obras e outras realizações em curso, e que ele pretende apenas ser um complemento em mais larga escala desses empreendimentos, que prosseguirão normalmente como até aqui, através dos respectivos serviços, pelas verbas ordinárias e extraordinárias do orçamento. Regista-se novamente a concordância completa que à Câmara Corporativa merece esta orientação.

Financiamento

1. É o financiamento do plano de fomento do Estado da Índia, que totaliza 180:000 contos, assegurado pelas seguintes verbas:

a) 72:000 contos, dotados dos saldos de exercícios findos, donde se considera possível retirar anualmente 12:000 contos durante o hexénio;

b) 108.000 contos de empréstimo a contrair, possivelmente na sua Caixa Económica Postal.

2. Como no caso de S. Tomé e Príncipe, considera-se também demasiado o quantitativo da verba da alínea a), pois a análise dos saldos de exercícios findos indica que nos últimos anos, embora tenham sido substanciais, foram praticamente absorvidos pelas aberturas de créditos para reforço das verbas ordinárias do orçamento e pelas despesas extraordinárias, pelas quais foram pagos os encargos com a instalação de serviços, construções hospitalares, escolas, edifícios e monumentos, estradas e pontes, campanhas sanitárias e de fomento agrícola e outros.

Não parece que eles possam, assim diminuídos de 12:000 contos anualmente, continuar a suportar esses encargos, que, como no plano se diz, se não podem dispensar. Haveria, pois, a maior conveniência em que se fossem buscar outros recursos a novas receitas a criar, e que a actual situação económica da Índia permite encarar como viáveis.

3. A Índia não tem dívidas, mas o seu orçamento passará a ter de suportar os encargos do empréstimo a contrair, à medida que a execução dos empreendimentos que fazem parte do plano for exigindo o seu levantamento.

Será mais uma despesa certa e apreciável com que terá de se contar no futuro, e que não poderá deixar de se reflectir no apuramento dos saldos de exercícios findos.

4. O exame da posição dos saldos de exercícios findos do Estado da Índia, em 31 de Agosto do corrente ano, revela a existência de 55.207:216\$35 de saldo disponível para autorização de despesas e de 69.041:700\$ em dinheiro na tesouraria.

Nos mapas que se seguem podem ser comparadas as receitas, despesas, saldos e sua aplicação nos últimos quatro anos.

Receitas, despesas e saldos dos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	87:609	62:168	25:441
1949	106:885	76:190	30:695
1950	118:111	88:557	29:554
1951	(a)	(a)	40:359

(a) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

Saldos das contas de exercício e sua aplicação nos anos de 1948 a 1951

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 14:660

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a
30 de Junho de 1940 5:297

b) Inscritos no orçamento de 1949:

Para despesas de exercícios findos 1:758

Para despesa extraordinária 7:605

14:660

Saldo —

Saldo do exercício de 1948 25:439

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Julho de 1950 5:486

b) Inscritos no orçamento de 1950:

Para despesas de exercícios findos 2:403

Para despesa extraordinária 17:550

25:439

Saldo —

Saldo do exercício de 1949 30:694

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 —

b) Inscritos no orçamento de 1951 (a):

Para despesas de exercícios findos 2:226

Para pagamento da dívida pública 5:293

Para despesa extraordinária 26:325

33:844

Saldo —

(a) Foram também aproveitados os saldos de exercícios de anos anteriores.

Saldo do exercício de 1950 29:554

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 —

b) Inscritos no orçamento de 1952 (a):

Para despesas de exercícios findos 1:930

Para despesa extraordinária 29:902

31:832

Saldo —

(a) Foram também aproveitados os saldos de exercícios de anos anteriores.

VII

Macau

1. Constam do plano de fomento de Macau os seguintes empreendimentos:

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
	<hr/> 80:000
<i>Total da despesa</i>	<hr/> 120:000 <hr/>

2. Pela alínea 1) e única da primeira rubrica são destinados para despesas com urbanização, águas e saneamento 40:000 contos. Como se diz no plano, as obras de urbanização e de abastecimento de água consideradas nesta alínea serão levadas a efeito nas ilhas da Taipa e de Coloane e as de saneamento terão lugar não só nestas ilhas, como também na cidade de Macau, para melhoramento substancial da sua rede de esgotos.

Estão presentemente em curso os trabalhos da missão de técnicos que há poucos meses foi especialmente a Macau para estudar e colher elementos acerca das obras que agora se pretendem realizar, e que brevemente deverá apresentar o seu relatório sobre estes assuntos.

Só então, em presença das conclusões a que se tiver chegado, se poderá com segurança fazer ideia do custo das obras projectadas e dos resultados que se poderão obter com a sua realização sob os aspectos turístico, industrial e agrícola, ou, mais propriamente, hortícola, e de descongestionamento da cidade de Macau, que são os considerados nos estudos agora feitos, e assim decidir o que valerá e poderá ser executado dentro das possibilidades da verba que ficar disponível, depois de se deduzir ao montante de 40:000 contos da alínea 1) o quantitativo necessário para o aperfeiçoamento da rede de esgotos de Macau.

Têm sido a urbanização das ilhas e o seu possível, mas sempre limitado, aproveitamento para os fins já citados objecto desde longa data de projectos e planos, que, porém, nunca chegaram a ter execução, umas vezes por razões de ordem financeira, outras por necessidade imperiosa de se realizarem primeiro obras consideradas mais importantes e indispensáveis e ainda, finalmente, outras por não existirem elementos suficientes — é a primeira vez que a Macau se desloca uma missão para este efeito — que permitissem avaliar se os resultados a obter corresponderiam, como havia dúvidas que assim não sucedesse, ao elevado dispêndio a realizar.

Com o objectivo de se contribuir para o desenvolvimento das ilhas foram nos últimos anos realizados ali, com os recursos disponíveis, vários melhoramentos, entre os quais o da instalação de novos motores na Taipa e em Coloane para fornecimento de energia eléctrica, e muito facilitadas as comunicações entre Macau e a ilha da Taipa, pela construção, na ponta da Fortaleza, em águas profundas, que permitem a sua utilização em todas as marés, duma ponte de cimento armado, ligada à vila da Taipa também por uma estrada nova construída para esse fim.

Entre as ilhas da Taipa e de Coloane são, porém, mais difíceis as comunicações nas ocasiões de baixa-mar, em virtude do grande assoreamento que existe entre elas. Tem-se por vezes pensado na ligação terrestre entre essas duas ilhas, mas o elevado custo desta obra, completamente exposta à violência dos tufões, as perturbações que ela poderia provocar no regime de correntes e de fundos, e que têm de ser bem estudadas, e também os melindres políticos que a sua construção possivelmente originaria, não aconselham que ela seja empreendida sem a mais reflectida ponderação dos inconvenientes e das vantagens que da execução desta obra podem resultar. Parece, pois, mais aconselhável por enquanto o recurso a pequenas dragagens na zona assoreada, para o que a província já dispõe dos meios necessários.

3. Há, sem dúvida, toda a vantagem em que sejam melhorados os abastecimentos de água já existentes nas ilhas da Taipa e de Coloane e feitas novas captações ou ampliadas as existentes e montadas novas canalizações, por forma a assegurar-se um fornecimento amplo às suas povoações e às indústrias de Macau que, a seguir à dos panchões, cujas fábricas já estão todas instaladas na Taipa, possam assim para ali transferir a sua laboração ou a outras novas que, dispondo já da água indispensável para o seu funcionamento, seja agora possível montar-se.

De igual modo se consideram vantajosas as obras de urbanização, que virão valorizar as ilhas, e, principalmente, a existência de um plano de urbanização a que no futuro os novos arruamentos e construções se tenham de subordinar.

4. O sistema de esgotos de Macau, construído através dos tempos, à medida que a cidade se ia desenvolvendo, e que até hoje tem desempenhado razoavelmente as suas funções, tem, naturalmente, defeitos, que importa remediar.

Por outro lado, é necessário estender a actual rede a zonas ainda não servidas e a outras que a urbanização vai conquistando.

É de igual modo conveniente substituir e modificar alguns troços velhos, aumentar a capacidade de vazão doutros e levar os colectores a descarregar em locais que não sejam afectados pelo assoreamento, evitando-se assim os maus cheiros nos baixa-mares.

A par das pequenas ampliações e melhoramentos efectuados nos últimos anos, colheram-se também neles os elementos de estudo mais importantes para a elaboração de um novo plano de esgotos. Está-se agora completando este plano, que vai ser utilizado para os trabalhos de aumento e aperfeiçoamento da actual rede, por forma a eliminar-se os inconvenientes apontados.

O plano de fomento vem permitir dar um grande impulso a este problema, que até agora se tem vindo a resolver apenas gradualmente, dentro das disponibilidades orçamentais de cada ano.

5. Para dragagens e aterros no porto exterior de Macau são destinados no plano 50:000 contos pela alínea 1) da segunda rubrica. Este porto praticamente abandonado desde que em Janeiro de 1942 o valioso material de dragagens da província foi, pela força imperiosa das circunstâncias, alugado a uma companhia japonesa para realizar dragagens nos portos da ilha de Ainão, onde depois foi afundado pela aviação americana, encontra-se agora completamente assoreado e fora de serviço, que, aliás, nunca prestou senão esporadicamente, desde a sua construção, que, mais do que um erro técnico, foi um erro económico.

Porém, da própria construção do porto exterior, em que tantos milhões se gastaram e de que agora se pretende novamente tirar alguma utilidade, resultou, felizmente, uma consequência interessante, que em 1937 se começou a revelar mais nitidamente, e que foi decisiva para o bom funcionamento do porto interior de Macau, sem dúvida o elemento fundamental da economia da província, e sobre cujo melhoramento até 1920 se concentraram os estudos de alguns dos nossos melhores engenheiros de portos.

As águas, que anteriormente se espraiavam entre as pontas de Macau-Siac, em Macau, e da Cabrita, na ilha da Taipa e depositavam em seguida os materiais carreados na rada, passaram, depois da construção dos molhes do canal de acesso ao porto exterior, a ser consideravelmente apertadas entre as suas testas e a referida ponta da Cabrita.

Desta circunstância resultou um aprofundamento natural, que desde 1937 se vem progressiva e notavelmente acentuando e que hoje permite já que os grandes barcos da carreira entre Macau e Hong-Kong entrem no porto interior, nas baixa-mares, sem nunca encaharem, ao contrário

do que sucedia com frequência no tempo dos canais dragados que conduziam da rada a esse porto.

Em ocasião de preia-mar entraram em 1950 no porto interior pela primeira vez, através deste canal natural e sem qualquer auxílio de rebocador para as suas manobras de entrada, acostagem e saída, onze navios oceânicos de tonelagem média, alguns dos quais com mais de 17 pés de calado, entre eles o cargueiro inglês *Incharram*, que descarregou em Macau cerca de 3:000 t de arroz e aproximadamente 500 t de carvão.

Mercê deste novo canal, têm também agora sempre estacionado no porto interior os nossos avisos de 2.^a classe em serviço de soberania no Extremo-Oriente e igualmente ali deu entrada e amarrou o aviso de 1.^a classe *Afonso de Albuquerque*, que em viagem de instrução visitou Macau em princípios do corrente ano.

Os quadros que se seguem dão uma ideia do que foi o movimento de entradas e saídas de navios e embarcações de propulsão mecânica (não incluídas as embarcações de vela nem de pesca) e de passageiros no porto interior de Macau nos anos de 1947 a 1950.

Entradas

Anos	Navios e embarcações de propulsão mecânica		Passageiros
	Número	Toneladas	
1947	9:518	1.221:256	404:302
1948	12:265	1.887:125	773:978
1949	12:351	2.896:599	589:951
1950	13:679	4.922:437	958:124

Saídas

Anos	Navios e embarcações de propulsão mecânica		Passageiros
	Número (a)	Toneladas	
1947	9:518	1.234:036	390:271
1948	12:300	1.898:790	715:389
1949	12:584	2.917:324	484:705
1950	13:956	4.944:447	870:520

(a) O número maior de saídas é devido às embarcações da fronteira ilha da Lapa, cuja entrada ali não é registada e que depois vêm a Macau meter carga e tirar despacho de saída, geralmente para Hong-Kong.

Tem, pois, até aqui, como se vê, o porto interior de Macau, de particular afeição dos chineses, que nele têm investido avultadas somas na construção de grande número de pontes de acostagem, algumas delas excelentes, e de espaçosos armazéns, servido satisfatoriamente os importantes interesses do comércio e da economia da província, com pequeno dispêndio de conservação dos seus próprios fundos e sem necessidade de executar nos últimos anos quaisquer dragagens no canal natural, que agora lhe assegura o acesso da navegação que o frequenta.

6. Com o início da linha de navegação regular nacional para o Extremo-Oriente surge agora, porém, a necessidade de se procurar, como convém, por várias razões, fundeadouro nas nossas águas para os navios nela empregados, e novamente se volvem, como é natural, as atenções para o aproveitamento do porto exterior para esse fim.

Será para isso necessário dragar o seu canal de acesso numa extensão de mais de 3:000 m e preparar na sua bacia um fundeadouro em torno de uma das antigas bóias de amarração do porto.

Mostram os valores observados do assoreamento que ele toma grandes proporções no canal de acesso, principalmente nos seus primeiros perfis, e na entrada da bacia, quando as dragagens passam além dos 3,50 m abaixo do zero hidrográfico, o que torna bastante dispendiosa a conservação para essas profundidades.

Se, porém, o canal for dragado a esta profundidade de 3,50 m abaixo do zero, ele dará já passagem, nos preia-mares diários, em que a altura de água atinge mais 3 m, a navios de cerca de 20 a 21 pés, aos quais, porém, haverá que assegurar na bacia o porto, em volta da bóia, uma profundidade que garanta a sua flutuação nos baixa-mares.

Calula-se, pelos elementos de assoreamento existentes, que nestas condições haverá que dragar anualmente um volume de conservação de 150:000 a 200:000 m³, que, embora apreciável, se julga aceitável.

Como, porém, o porto exterior e o seu canal de acesso se acham agora, como se disse, muito assoreados, o volume inicial de dragagens a efectuar para se atingirem as profundidades de 3,50 m e 6 m, necessárias, respectivamente, para o seu canal de acesso e fundeadouro, para navios até 21 pés, deve ser de cerca de 1.500:000 m³.

Não dispõe Macau agora do material necessário para realizar com a rapidez e rendimento convenientes um trabalho deste volume. O que existe, e que ainda precisa de ser aumentado, pelo menos, com mais dois batelões e uma draga *Priestman* de 150 a 200 m³ de rendimento por hora, indispensável para os trabalhos do porto interior e das bacias do Patane,

e que venha substituir a velha draga deste tipo actualmente em serviço, já muito cansada, é apenas destinado a dragagens de conservação.

Não é possível também agora recorrer-se à companhia holandesa Netherlands Harbour Works, que construiu o porto, pois ela suspendeu as suas actividades no Extremo-Oriente, transferindo uma parte e vendendo outra do seu valioso equipamento, do qual a província comprou algum, entre ele uma draga impulsora de lodo para aterros e respectiva tubagem.

Será, pois, nestas condições, naturalmente necessário adquirir para a execução deste importante trabalho do porto exterior mais uma draga de rendimento elevado e alguns batelões.

Parte do volume a dragar, cerca de 900:000 m³, será empregado, com grande vantagem para a economia da obra e para o saneamento da cidade, em elevar a cota dos aterros do porto exterior, assim se resolvendo ao mesmo tempo e em melhores condições os dois problemas. Haverá toda a conveniência em que sejam também já fechadas as aberturas norte e oeste do porto exterior (esta última já meio tapada com enrocamento), que, ao contrário do que se esperava, apenas têm contribuído para seu maior envasamento.

A independência de acesso ao porto interior, antigamente feito através do canal de acesso do porto exterior e do canal norte da rada, ambos mantidos por dragagens, e agora assegurado pelo novo canal natural, permite encarar também no futuro a possibilidade da ligação do molhe sul do canal de acesso à entrada principal do porto exterior, tapando a extremidade leste do antigo canal norte da rada e fechando assim completamente este porto, que ficaria ligado apenas pelos seus molhes a águas mais profundas.

Foi já este assunto objecto duma proposta da Netherlands Harbour Works na altura em que a mesma se propunha fazer os trabalhos de dragagem e aterro, agora novamente encarados para o porto exterior e terrenos conquistados.

O problema de assegurar fundeadouro nas nossas águas, como por todos os motivos nos interessa, aos novos navios da carreira regular portuguesa do Extremo-Oriente pode ser resolvido com aproveitamento do porto exterior, depois de se executarem nele os trabalhos de dragagem previstos no plano.

Considera-se, porém, fundamental que essas dragagens não deverão ultrapassar as profundidades já indicadas, que garantem a entrada nele a navios calando até 21 pés, pois para valores superiores as despesas de conservação sobem muitíssimo, e, mesmo que pudessem ser suportadas,

não se justificariam certamente para dar entrada a um navio de três em três ou mesmo de dois em dois meses.

O que haverá pois a fazer, e parece fácil, é que os referidos navios portugueses já no fim da viagem, e portanto muito aliviados de carga, combustível e água, ali procurem entrar demandando apenas esses 21 pés.

7. Encara-se no plano apenas a possibilidade futura de se aproveitarem os aterros do porto exterior, cuja cota agora vai ser elevada com o produto das dragagens a realizar, para a construção de uma pista para aviões.

Esta ideia vem já de 1949, altura em que técnicos de aviação reconheceram que, pela sua orientação na direcção dos ventos predominantes, entradas livres, possibilidade de prolongamento e outras condições, estes aterros se prestavam para a construção de uma pista com o comprimento inicial de 1:280 m.

Torna-se desnecessário encarar a importância e o interesse que sob todos os aspectos, desde o comercial ao turístico, poderia representar para Macau a sua ligação aérea com os territórios vizinhos e com a província de Timor, já dotada de aeródromo.

Para os aterros do porto exterior este seria, sem dúvida, também o seu melhor aproveitamento, pois as construções serão ali sempre muito difíceis e dispendiosas, em virtude da dificuldade de execução dos seus alicerces, que só encontram terreno firme entre 15 a 18 m de profundidade.

Levam todas estas circunstâncias a Câmara Corporativa a ponderar a grande conveniência que haveria para Macau em que fosse incluída no plano de fomento a construção do seu aeródromo, no que poderiam ser utilizadas as verbas que da alínea 1) da primeira rubrica e da alínea 2) da segunda rubrica, destinada a estradas — que não se indicam, porém, onde serão construídas —, fosse possível distrair para este fim.

Aos dois problemas — da dragagem do porto exterior e da elevação de cota dos seus aterros — seria assim junto o terceiro, da construção da pista para aviões nos mesmos aterros, o que permitiria resolver simultaneamente, com manifesta vantagem, o conjunto dos três.

8. Para estradas são destinados no plano de fomento 30:000 contos pela alínea 2) da sua segunda rubrica, que, porém, não diz quais sejam.

Excluída a hipótese da ligação terrestre entre as ilhas da Taipa e de Coloane, sobre a qual já se fizeram as considerações que ela sugere, julga-se possível retirar desta verba um quantitativo apreciável para

a construção do aeródromo de Macau, sem prejuízo sensível dos objetivos que se possam ter em vista.

Financiamento

1. É o financiamento do plano de fomento de Macau, no montante de 120:000 contos, constituído pelas seguintes verbas:

- a) 72:000 contos obtidos dos saldos de exercícios findos, dos quais se considera possível retirar anualmente 12:000 contos durante os seis anos de duração do plano;
- b) 25:000 contos de contribuição do fundo de reserva da província;
- c) 23:000 contos do empréstimo a contrair pela província.

2. Quanto à alínea a) parece excessivo o quantitativo de 12:000 contos a distrair anualmente dos saldos de exercícios findos, por onde são pagos os reforços das verbas ordinárias do orçamento e os encargos da sua tabela de despesas extraordinárias.

Devido às reduzidas dotações normais dos serviços de fomento e outros, têm sido realizadas depois da guerra — que também deixou profundos vestígios na província —, por conta apenas, praticamente, das despesas extraordinárias, todas as obras de construção e restauração de edifícios públicos, hospitalares e das missões, de moradias para funcionários, de estradas, arruamentos e aterros, de esgotos e dessecamento de pântanos, de limpeza e dragagem de canais e portos, de docas, pontes, rampas e molhes, de fornecimento de energia eléctrica, e bem assim aquisições substanciais de material flutuante e de dragagens, de defesa pública e outros para apetrechamento de vários serviços, como o de saúde, obras públicas e Imprensa Nacional.

São obras e aquisições que se têm de prosseguir, porque constituem exigências da vida normal da província, mas não é conveniente que as despesas a realizar com elas, como se diz no plano, sejam inscritas no orçamento ordinário. Terão de continuar, como até aqui, a cargo da ta-

bela de despesas extraordinárias, a cujo pagamento ocorrem os saldos de exercícios findos.

Em presença, porém, dos acontecimentos políticos do Extremo-Oriente — independentes da nossa vontade, mas a cujos efeitos não nos podemos subtrair —, e cuja influência no comércio de Macau se tem já feito sentir de modo sensível, reduzindo e dificultando as suas transacções, há que prever, prudentemente, que eles possam vir também a ter reflexo no apuramento dos elevados saldos de exercícios findos que nas contas da província se vinham verificando nos últimos anos.

Nestas condições, e não se devendo paralisar, como é princípio geral assente, a realização destas obras e aquisições, que se consideram essenciais, parece que seria mais aconselhável não se contar para financiamento do plano com tão elevado quantitativo anual da alínea *a*) sem que a situação política do Extremo-Oriente se esclarecesse um pouco mais, pois pode-se assim correr o risco de não ser possível no futuro prosseguilas, exactamente porque aos saldos de exercícios findos se têm de ir buscar, além dos reforços inevitáveis das verbas do orçamento ordinário, também os 12:000 contos anuais para pagamento dos empreendimentos do plano.

3. Tem a província no seu fundo de reserva, além de prédios urbanos no valor de cerca de 5:000 contos, aproximadamente 45:000 contos em obrigações da dívida pública portuguesa e em dinheiro.

Conta-se para financiamento do plano de fomento com uma contribuição deste fundo no montante de 25:000 contos, reduzindo-se assim a cerca de 20:000 contos apenas a sua reserva disponível.

O relativamente elevado valor do fundo de reserva de Macau tem sido sempre considerado indispensável como medida de prudente e aconselhável segurança para se ocorrer não só aos prejuízos consideráveis que a província possa vir a sofrer no caso de ser assolada, como mais ou menos periodicamente sucede, por tufões violentos, mas também para se estar sempre em posição de se poder enfrentar, sem perturbações sensíveis para a sua vida normal, qualquer imprevista quebra de receitas a que os acontecimentos da China possam porventura vir a dar lugar.

Nestas condições, considera a Câmara Corporativa preferível conservar-se intacto o fundo de reserva de Macau no seu actual valor e remeter-se a verba de 25:000 contos da alínea *b*) para o empréstimo a contrair pela província.

4. A província não tem dívidas actualmente. Terá, porém, agora de passar a inscrever no seu orçamento ordinário a verba necessária para satisfação dos encargos do empréstimo a contrair para financiamento do

seu plano de fomento, na medida em que a execução das obras for exigindo o recurso ao crédito. Será, pois, mais uma despesa de carácter permanente com que haverá que se contar durante o período da amortização.

5. O apuramento da posição dos saldos das contas de exercícios findos de Macau, em 31 de Agosto do corrente ano, revela a existência de 44.797:184\$35 de saldo disponível para autorização de despesas e de 4.240:500\$ em dinheiro na tesouraria. Nos mapas que se seguem podem ser comparadas as receitas, despesas, saldos e sua aplicação nos últimos quatro anos.

Receitas, despesas e saldos nos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	153:099	77:459	75:640
1949	195:526	138:758	56:768
1950	129:067	98:901	30:166
1951	(a)	(a)	20:423

(a) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

Saldos das contas de exercício e sua aplicação nos anos de 1948 a 1951

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 40:920

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	15:619	
b) Inscritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos...	1:748	
Para despesa extraordinária	23:553	
		40:920
<i>Saldo</i>		—

Saldo do exercício de 1948 75:640

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 23:009

b) Inscritos no orçamento de 1950:

Para despesas de exercícios findos... 2:109

Para despesa extraordinária 13:718

38:836

Saldo 36:804

Saldo do exercício de 1949 56:768

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 16:400

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos... 1:277

Para despesa extraordinária 17:754

35:431

Saldo 21:337

Saldo do exercício de 1950 30:166

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 7:571

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos... 1:122

Para despesa extraordinária 14:822

23:515

Saldo 6:651

Timor

1. Pelas circunstâncias especiais em que se encontra a província de Timor, é o seu plano, como não podia deixar de ser, mais de reconstrução do que pròpriamente de fomento. Dele constam as seguintes realizações:

A) Aproveitamento de recursos e povoamento:

	Contos
1) Reconstrução da cidade de Díli...	30:000
2) Reconstrução do 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>	72:000

2. Como resultado da ocupação estrangeira durante a última guerra, foi Timor praticamente devastado, pouco restando ao terminar o conflito do que na província existia, tendo ficado também a sua economia completamente arrasada.

Para a sua indispensável e quase total reconstrução, que havia que decididamente enfrentar, já a metrópole contribuiu desde 1945 a 1951 com mais de 106:000 contos, gastando também cerca da mesma importância com os inevitáveis encargos de reocupação militar, transportes, abastecimentos e serviços.

Foi devido a este substancial auxílio da metrópole que nestes anos foi possível realizar, como se diz no plano, não só obras de construção e restauração de edifícios públicos, hospitalares, das missões, de instalações militares, de estabelecimentos de ensino, de residências para funcionários, de estradas, pontes e campos de aviação, mas também de fomento agro-

-pecuário e ainda trabalhos de saneamento e abastecimento de água e muitos outros.

Porém, esta obra de reconstrução e recuperação tem de prosseguir, e a essa tarefa se propõe o presente plano de trabalhos assegurar a indispensável continuidade, para assim se poderem melhorar sensivelmente, como se impõe, as condições económicas e sociais da província.

Para esse fim se inscrevem, pelas alíneas 1) e 2) da primeira rubrica, 30:000 e 15:000 contos, respectivamente, para reconstruções na cidade de Díli e no interior, verbas que, embora se não possam considerar suficientes para completar o muito que ainda há que fazer nestes dois sectores, permitirão, porém, sem dúvida, dar um impulso sensível ao que neles se vem executando.

Destinam-se principalmente à construção de novos edifícios para os serviços públicos e para as missões em Díli e no interior.

3. Para fomento agrícola e pecuário, onde a obra a realizar para melhor aproveitamento das grandes possibilidades da província neste aspecto é vasta, são destinados 15:000 contos pela alínea 3) da primeira rubrica.

Impõe-se, de facto, para benefício da economia da província, melhorar não só os métodos agrícolas e florestais — tirando do café, das madeiras e doutros produtos um maior rendimento —, como também desenvolver a sua pecuária, que representa grande valor para o abastecimento da população.

4. Pela alínea 1) da segunda rubrica são destinados 4:000 contos para a realização de pequenos melhoramentos portuários que se considera indispensável levar a efeito no porto de Díli, para maior facilidade e rapidez das operações de carga e descarga dos navios, hoje realizadas ainda em condições muito deficientes.

5. Para trabalhos de estradas e pontes são inscritos 6:000 contos na alínea 2) da segunda rubrica. Dadas, porém, as péssimas comunicações de que dispõe a província, e que para desenvolvimento da sua economia é indispensável melhorar, considera-se esta verba muito insuficiente para a obra que neste sector se impõe realizar.

6. Para melhoramentos a executar no Aeródromo de Díli, que vem prestando excelentes serviços à província, principalmente nas suas ligações com o exterior, são destinados 2:000 contos pela alínea 3) da segunda rubrica. É obra necessária e que bem justifica a despesa nela a efectuar.

7. Fica muito aquém do que se considera necessário para as obras de fomento e de reconstrução de que Timor ainda carece, para melhoria da sua vida e das suas condições económicas, a verba de 72:000 contos que o plano lhe atribui.

Não foi, porém, possível ir mais longe, mas espera-se que o aumento progressivo dos recursos da província permita também ir dotando cada vez melhor os seus serviços, proporcionando-lhes assim maiores possibilidades de realização, que virão contribuir por forma apreciável para reforço da obra de reconstrução que o plano visa levar a efeito.

Financiamento

1. Apesar da melhoria geral das condições de vida da província, que têm vindo a normalizar-se acentuadamente, as suas receitas ainda não podem ocorrer ao pagamento integral das suas despesas, razão pela qual o equilíbrio orçamental das suas contas apenas tem sido possível conseguir-se com os subsídios que lhe têm sido concedidos pelas outras províncias ultramarinas.

Não se considera, por isso, ainda possível, embora o desenvolvimento do comércio e da agricultura, resultante das obras de reconstrução e de fomento realizadas, tenha já tido como consequência um aumento substancial de produção e de exportação, com natural reflexo favorável nas receitas da província, que elas possam suportar nos próximos seis anos os encargos de financiamento do presente plano.

Nestas condições, continuará a metrópole, como até aqui, num gesto louvável de solidariedade nacional, a subsidiar a obra de reconstrução de Timor, assumindo as responsabilidades dos encargos que resultam do financiamento total do plano.

2. A província tem presentemente dívidas no montante de 31:829 contos, estando, porém, suspenso, nos termos dos Decretos n.ºs 36.230, de 15 Abril de 1947, e 38.725, de 16 de Abril de 1952, o pagamento de amortizações e juros dos empréstimos contraídos.

3. O apuramento da posição dos saldos das contas de exercícios findos de Timor em 31 de Agosto do corrente ano revela a existência de 10.497:385\$69 de saldo disponível para autorização de despesas e de 28.360:622\$50 em dinheiro na tesouraria.

Nos mapas que se seguem podem ser comparadas as receitas, despesas, saldos e sua aplicação nos últimos quatro anos.

Receitas, despesas e saldos dos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	45:064	45:696	— 632
1949	62:732	55:839	6:893
1950	61:800	52:435	9:365
1951	(a)	(a)	19:169

(a) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

Saldos das contas de exercícios findos e sua aplicação nos anos de 1948 a 1951

(Em contos)

Saldo do exercício de 1947 9:709

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949 2:193

b) Inscritos no orçamento de 1949:

Para despesas de exercícios findos ... 2:282

Para despesa extraordinária —

————— 4:475

Saldo 5:234

—————

Saldo do exercício de 1948 — 632

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950 —

b) Inscritos no orçamento de 1950 (a):

Para despesas de exercícios findos... 2:763

Para despesa extraordinária —

————— 2:763

Saldo —

—————

(a) Provém dos saldos de exercícios de anos anteriores.

Saldo do exercício de 1949		6:893
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a 30 de Junho de 1951	2:722	
b) Inscritos no orçamento de 1951:		
Para despesas de exercícios findos...	2:763	
Para despesa extraordinária	—	
	<hr/>	5:485
		<hr/>
<i>Saldo</i>		1:408
		<hr/>
Saldo do exercício de 1950		9:364

<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a 30 de Junho de 1952	7:489	
b) Inscritos no orçamento de 1952:		
Para despesas de exercícios findos...	1:875	
Para despesa extraordinária	—	
	<hr/>	9:364
		<hr/>
<i>Saldo</i>		—
		<hr/>

III

Conclusões

Em conclusão, a Câmara Corporativa considera da maior importância e projecção para a vida e futuro da Nação a realização das obras, já iniciadas e a executar, que são previstas no projecto da proposta de lei sobre o Plano de Fomento, na parte referente ao ultramar.

Porém, ao dar-lhe a sua concordância, não pode deixar de chamar a atenção para os pontos cujo estudo ou revisão lhe pareceu necessário e que foram salientados no decorrer da apreciação, tanto na generalidade

como na especialidade, por julgar serem de capital importância para o seu bom êxito.

Quanto às bases VII a X, que fazem parte do projecto de proposta de lei com que o Plano é encerrado como disposições especiais para o ultramar, não tem a Câmara Corporativa quaisquer alterações a propor, concordando com os preceitos nelas estabelecidos.

BASE VII

Dispõe o n.º 1 da base VII que a execução do Plano de Fomento, na parte relativa ao ultramar, seja dividida em fases, das quais a primeira, abrangendo os seis anos próximos futuros, compreenderá somente os empreendimentos cuja realização se averigüe ser possível dentro desse prazo.

Pretende assim o Governo, prudentemente, acautelar-se contra as surpresas que as flutuações da mão-de-obra, o afastamento dos centros produtores e fornecedores relativamente aos locais dos trabalhos, os atrasos de fornecimentos de máquinas e até certas pausas indispensáveis em grandes experiências, como a da colonização, podem reservar na realização planeada.

Desta maneira o Plano em si deixa de ser sexenal para abranger potencialmente mais dilatado período, mas a Câmara Corporativa compreende que fosse difícil, para não dizer impossível, fraccionar a concepção e o planeamento de certos empreendimentos de vulto para ajustar as fracções aos períodos de execução: há que planear totalmente, embora só se possa executar por parcelas. E o ritmo da execução será dado pelas possibilidades financeiras, técnicas e económicas dos territórios ultramarinos.

Por isso a Câmara Corporativa nada tem a opor a esta disposição.

No n.º 2 da base VII estabelece-se a obrigatoriedade de o Conselho Económico, a que se refere a base III das disposições gerais, ouvir os Governos das províncias ultramarinas para a definição de cada fase e elaboração dos planos anuais em que ela se devida para os seus respectivos territórios, se as decisões relativas a esses assuntos «não tiverem emanado ou aqueles planos não tiverem sido revistos em conferência económica dos Governos».

É desnecessário encarecer a vantagem e conveniência desta disposição, pelo conhecimento especial que os Governos das províncias ultramarinas possuem das condições e necessidades dos territórios que administram e onde serão os principais executores do Plano de Fomento.

BASE VIII

Trata a base VIII, no seu n.º 1, dos processos para se ocorrer, nas províncias ultramarinas, à cobertura das despesas com o Plano de Fomento e, no seu n.º 2, das fontes onde elas deverão contrair os empréstimos para esse fim, incluindo o caso de Timor e as condições especiais em que é concedido a esta província o subsídio gratuito para a sua reconstrução. No seu n.º 3 estabelece-se a competência de os Governos ultramarinos mobilizarem e empregarem os fundos destinados à execução do Plano de Fomento nas suas províncias e veda-se ao Fundo de Fomento Nacional o financiamento das empresas integradas na execução do Plano, quer tenham a sua sede na metrópole ou no ultramar, a não ser em casos excepcionais devidamente justificados pelo Conselho Económico. São preceitos de ordem geral a observar, e que se justificam, para o bom funcionamento da parte financeira do Plano de Fomento.

BASE IX

Pela base IX é determinada a criação «de 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».

É evidente a necessidade destas disposições, que tanto interessam à protecção florestal, e especialmente ao povoamento intenso com elementos metropolitanos, que se pretende levar a cabo em Angola e Moçambique. Não ficaria mal também uma referência à defesa do solo, pois exemplos de colonização europeia comprometida pela erosão, como a do Chimoio, impõem que cada vez mais se acautele essa riqueza fundamental.

BASE X

Dispõe finalmente a base X a constituição de um banco de fomento para o ultramar, com os fundos da metrópole e de participação das províncias ultramarinas que no Plano de Fomento são destinados para esse efeito, e no qual serão «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».

Considera o Governo do maior interesse o disposto nesta base, que justifica pela vantagem e conveniência reconhecida de se criar um banco de fomento no ultramar, destinado não só a assegurar a obtenção dos créditos a médio e longo prazo de que tanto carecem, para seu desenvolvimento, as actividades privadas nas províncias ultramarinas, mas também

para por seu intermédio se poder facilitar o financiamento e consequentemente a execução do próprio Plano de Fomento.

A Câmara, que não teve possibilidade de estudar profundamente o assunto, aceita o ponto de vista governamental e admite que um exame técnico aprofundado conduzisse à proposta de fundação de um grande banco de fomento nacional para operar na metrópole e no ultramar, o que decerto lhe daria maiores possibilidades de mobilização de capitais e de aproveitamento de peritos competentes.

Palácio de S. Bento, 18 de Novembro de 1952.

António Vicente Ferreira.

Francisco José Vieira Machado.

José Tristão de Bettencourt.

Albano Rodrigues de Oliveira, relator.

MAPA I

Posição dos saldos das contas de exercícios findos das províncias ultramarinas em 31 de Agosto de 1952

Províncias	Saldo disponível para autorização de despesas	Dinheiro existente na tesouraria
Cabo Verde	1:653 491\$72	627 000\$00
Guiné	7:387.863\$75	23:858 000\$00
S. Tomé e Príncipe	29:022 908\$19	44:569:000\$00
Angola	127:781 173\$78	749:842.000\$00
Moçambique	182:168 925\$42	361:642 000\$00
Estado da Índia	55:207 216\$35	69:041 700\$00
Macau	44:797 184\$35	4:240.500\$00
Timor	10:497 385\$69	28:360.662\$50

MAPA II

Receitas, despesas e saldos das províncias ultramarinas nos exercícios de 1948 a 1951

(Em contos)

Cabo Verde

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	74:356	67:431	6:925
1949	67:443	63:585	3:858
1950	37:545	35:003	2:542
1951	36:622	34:913	1:709

Guiné

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	81:402	58:599	22:803
1949	100:753	71:690	29:063
1950	93:739	79:829	13:910
1951	(a)	(a)	8:730

S. Tomé e Príncipe

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	57:542	35:833	21:705
1949	51:595	34:968	16:627
1950	57:480	42:852	14:628
1951	(a)	(a)	15:126

Angola

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	914:363	725:418	188:945
1949	1.101:927	955:791	146:136
1950	1.141:740	942:973	198:767
1951	1.444:811	1.078:862	365:949

Moçambique (b)

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	1.702:574	1.492:175	210:399
1949	1.821:682	1.594:004	227:677
1950	1.635:317	1.406:304	229:013
1951	(a)	(a)	220:497

Estado da Índia

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	87:609	62:168	25:441
1949	106:835	76:190	30:695
1950	108:111	88:507	29:554
1951	(a)	(a)	40:359

(a) Ainda não foram recebidas as contas, incluindo-se só o saldo, comunicado telegraficamente.

(b) Os saldos de Moçambique são os pertencentes à Fazenda Nacional, com exclusão, portanto, dos dos serviços autónomos, cujo valor foi por tal motivo abatido à receita total realizada na província.

Macau

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	153:099	77:459	75:640
1949	195:526	138:758	56:768
1950	129:067	98:901	30:166
1951	(a)	(a)	20:423

Timor

Exercício	Receita total realizada	Despesa total paga	Saldo
1948	45:064	45:696	— 632
1949	62:732	55:839	6:893
1950	61:799	52:435	9:364
1951	(a)	(a)	19:169

MAPA III

**Saldos das contas de exercícios findos das províncias ultramarinas e sua
aplicação nos anos de 1948 a 1952**

(Em contos)

Cabo Verde

Saldo do exercício de 1947 6:313

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	1:630	
b) Inscritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos ...	518	
Para despesa extraordinária	—	
	2:143	
<i>Saldo</i>		4:170

Saldo do exercício de 1948 6:925

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 6:460

b) Inscritos no orçamento de 1950:

Para despesas de exercícios findos ... 285

Para despesa extraordinária 180

————— 6:925

Saldo —

—————

Saldo do exercício de 1949 3:858

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 2:590

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos ... 285

Para despesa extraordinária 600

————— 3:475

Saldo 383

—————

Saldo do exercício de 1950 2:542

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 512

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos ... 280

Para despesa extraordinária 1:750

————— 2:542

Saldo —

—————

Guiné

Saldo do exercício de 1947 13:876

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	6:777	
b) Inscritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos ...	513	
Para despesa extraordinária	6:000	
		13:290
<i>Saldo</i>		586

Saldo do exercício de 1948 22:803

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950	7:605	
b) Inscritos no orçamento de 1950:		
Para despesas de exercícios findos ...	400	
Para despesa extraordinária	10:369	
		18:374
<i>Saldo</i>		4:429

Saldo do exercício de 1949 29:063

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a 30 de Junho de 1951	2:574	
b) Inscritos no orçamento de 1951:		
Para despesas de exercícios findos ...	468	
Para despesa extraordinária	12:579	
		15:621
<i>Saldo</i>		13:442

Saldo do exercício de 1950		13:910
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a 30 de Junho de 1952	307	
b) Inscritos no orçamento de 1952 (a):		
Para despesas de exercícios findos ...	—	
Para despesa extraordinária	14:321	
	<hr/>	14:628
		<hr/>
<i>Saldo</i>		—
		<hr/>

(a) Foram também utilizados os saldos de exercícios de anos anteriores.

S. Tomé e Príncipe

Saldo do exercício de 1947		16:433
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	2:166	
b) Inscritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos ...	157	
Para despesa extraordinária	10:000	
	<hr/>	12:323
		<hr/>
<i>Saldo</i>		4:110
		<hr/>

Saldo do exercício de 1948		21:709
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950	4:388	
b) Inscritos no orçamento de 1950:		
Para despesas de exercícios findos ...	413	
Para despesa extraordinária	9:000	
	<hr/>	13:801
		<hr/>
<i>Saldo</i>		7:908
		<hr/>

Saldo do exercício de 1949 16:626

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 2:574

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos ... 468

Para despesa extraordinária 12:579

_____ 15:621

Saldo 1:005

Saldo do exercício de 1950 14:628

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 307

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos ... —

Para despesa extraordinária 14:321

_____ 14:628

Saldo —

Angola

Saldo do exercício de 1947 137:002

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a
30 de Junho de 1949 44:986

b) Inscritos no orçamento de 1949:

Para despesas de exercícios findos ... 8:000

Para despesa extraordinária 55:400

_____ 108:386

Saldo 28:616

Saldo do exercício de 1948 188:945

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 140:945

b) Inscritos no orçamento de 1950:
Para despesas de exercícios findos ... 8:000
Para despesa extraordinária 40:000

188:945

Saldo

—

Saldo do exercício de 1949 146:136

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 55:349

b) Inscritos no orçamento de 1951:
Para despesas de exercícios findos ... 7:815
Para despesa extraordinária 22:050

85:214

Saldo 60:922

Saldo do exercício de 1950 198:767

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 153:631

b) Inscritos no orçamento de 1952:
Para despesas de exercícios findos ... 7:900
Para despesa extraordinária 37:236

198:767

Saldo

—

Moçambique

Saldo do exercício de 1947 202:441

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	31:113	
b) Inscritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos ...	22:450	
Para despesa extraordinária	46:621	
		100:184
<i>Saldo</i>		102:257

Saldo do exercício de 1948 210:399

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950	—	
b) Inscritos no orçamento de 1950 (a):		
Para despesas de exercícios findos ...	5:241	
Para despesa extraordinária	369:187	
		374:428
<i>Saldo</i>		—

(a) Foram também aproveitados os saldos de exercícios de anos anteriores.

Saldo do exercício de 1949 227:677

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a 30 de Junho de 1951	114:526	
b) Inscritos no orçamento de 1951:		
Para despesas de exercícios findos ...	5:433	
Para despesa extraordinária	86:592	
		206:551
<i>Saldo</i>		21:126

Saldo do exercício de 1950 229:013

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 106:704

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos ... 5:274

Para despesa extraordinária 117:035

————— 229:013

Saldo —

—————

Estado da India

Saldo do exercício de 1947 14:660

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a
30 de Junho de 1949 5:297

b) Inscritos no orçamento de 1949:

Para despesas de exercícios findos ... 1:758

Para despesa extraordinária 7:605

————— 14:660

Saldo —

—————

Saldo do exercício de 1948 25:439

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 5:486

b) Inscritos no orçamento de 1950:

Para despesas de exercícios findos ... 2:403

Para despesa extraordinária 17:550

————— 25:439

Saldo —

—————

Saldo do exercício de 1949 30:694

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 —

b) Inscritos no orçamento de 1951 (a):

Para despesas de exercícios findos ...	2:226	
Para pagamento da dívida pública ...	5:293	
Para despesa extraordinária	26:325	
	<hr/>	33:844

Saldo —

(a) Foram também aproveitados os saldos de exercícios de anos anteriores.

Saldo do exercício de 1950 29:554

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 —

b) Inscritos no orçamento de 1952 (a):

Para despesas de exercícios findos ...	1:930	
Para despesa extraordinária	29:902	
	<hr/>	31:832

Saldo —

(a) Foram também aproveitados os saldos de exercícios de anos anteriores.

Macau

Saldo do exercício de 1947 40:920

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a
30 de Junho de 1949 15:619

b) Inscritos no orçamento de 1949:

Para despesas de exercícios findos ... 1:748

Para despesa extraordinária 23:553

40:920

Saldo

Saldo do exercício de 1948 75:640

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a
30 de Junho de 1950 23:009

b) Inscritos no orçamento de 1950:

Para despesas de exercícios findos ... 2:109

Para despesa extraordinária 13:718

38:836

Saldo

Saldo do exercício de 1949 56:768

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 16:400

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos ... 1:277

Para despesa extraordinária 17:754

35:431

Saldo

Saldo do exercício de 1950		30:166
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a 30 de Junho de 1952	7:571	
b) Inscritos no orçamento de 1952:		
Para despesas de exercícios findos ...	1:122	
Para despesa extraordinária	14:822	
	<hr/>	23:515
		<hr/>
	<i>Saldo</i>	6:651
		<hr/>
Timor		
Saldo do exercício de 1947		9:709
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1948 a 30 de Junho de 1949	2:193	
b) Inscritos no orçamento de 1949:		
Para despesas de exercícios findos ...	2:282	
Para despesa extraordinária	—	
	<hr/>	4:475
		<hr/>
	<i>Saldo</i>	5:234
		<hr/>
Saldo do exercício de 1948		—632
<i>Aplicação:</i>		
a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1949 a 30 de Junho de 1950	—	
b) Inscritos no orçamento de 1950 (a):		
Para despesas de exercícios findos ...	2:763	
Para despesa extraordinária	—	
	<hr/>	2:763
		<hr/>
	<i>Saldo</i>	—
		<hr/>

(a) Provém dos saldos de exercícios de anos anteriores.

Saldo do exercício de 1949 6:893

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1950 a
30 de Junho de 1951 2:722

b) Inscritos no orçamento de 1951:

Para despesas de exercícios findos ... 2:763
Para despesa extraordinária —

5:485

Saldo 1:408

Saldo do exercício de 1950 9:364

Aplicação:

a) Créditos abertos de 1 de Julho de 1951 a
30 de Junho de 1952 7:489

b) Inscritos no orçamento de 1952:

Para despesas de exercícios findos ... 1:875
Para despesa extraordinária —

9:364

Saldo —
