

# DISCUSSÃO NA ESPECIALIDADE

O Sr. *Presidente*: — Vai passar-se à discussão na especialidade.

Vou pôr em discussão a base I, e quero esclarecer a Assembleia de que conjuntamente com esta base são discutidos os mapas anexos à proposta e as propostas de alteração que foram apresentadas a esses mapas.

Os mapas anexos à proposta constituem o conteúdo desta base, a qual sem eles ficará incompleta.

Consequentemente, qualquer Sr. Deputado pode apresentar alterações a estes mapas.

O Sr. *Melo e Castro* — Pedi a palavra para que o voto favorável que vou dar à base I, que aprova os mapas das obras a realizar, seja acompanhado da seguinte declaração:

Existe em Setúbal uma bela obra conhecida de todos: o seu porto. É uma obra feita, de raiz, pelo Estado Novo, que veio abrir largos horizontes à economia daquela cidade e daquela região, assim como à economia geral. É uma obra de que a região de que aquela cidade pode orgulhar-se e de que pode orgulhar-se também a política de obras públicas do Estado Novo.

*Vozes*: — Muito bem!

O *Orador*: — Todavia, daquela obra não foi possível tirar ainda todo o rendimento que dela legitimamente se podia esperar, e não foi possível porque ela carece, quase em absoluto, do apetrechamento necessário a um porto moderno como aquele é. A utilização do porto de Setúbal podemos encará-la sob dois aspectos, que, para comodidade de expressão, me permito especificar assim: a utilização normal e a utilização intensiva. Quanto à utilização intensiva que pode ser feita do porto de Setúbal, aludirei especialmente ao conteúdo da brilhantíssima intervenção que neste debate fez o nosso ilustre colega Dr. Miguel Bastos, abrindo horizontes novos à economia da região de Setúbal, pondo a voejar, para con-

sideração do Governo e dos estudiosos, vários projectos e planos, o que tudo revela não só a seriedade do seu estudo, como o entranhado amor que tem à sua terra. De quanto o nosso colega aqui referiu destacarei: a instalação em Setúbal de uma zona franca. Queria, Sr. Presidente, prestar a essa iniciativa o meu mais caloroso apoio.

*Vozes:* — Muito bem, muito bem!

O *Orador:* — Suponho que mais tarde ou mais cedo essa bela ideia da zona franca em Setúbal será uma realidade e terá para o País e para aquela região largos benefícios. Quanto ao que chamei utilização normal, o porto de Setúbal tem sido prejudicado altamente pela deficiência de apetrechamento.

Permita-se, Sr. Presidente, que cite dois aspectos concretos: o primeiro é o do sal, que é uma mercadoria tradicionalmente exportada, sobretudo pela barra de Setúbal, desde os mais longínquos tempos. Pois o sal, Sr. Presidente, ainda hoje é embarcado em Setúbal pela forma mais primitiva que se pode imaginar, em cestos, à cabeça dos carregadores. E é assim que o comércio do sal procura os portos espanhóis do Mediterrâneo, principalmente o de Cádiz, onde tem o apetrechamento moderno necessário para um embarque económico.

Um outro aspecto, Sr. Presidente: o das cortiças. Uma das zonas entre as maiores produtoras de cortiça pertence ao *hinterland* do porto de Setúbal. E tudo indicava que grandes massas de cortiça, transformada ou não, saíssem pelo porto de Setúbal, e até, Sr. Presidente, que a indústria transformadora se instalasse junto ao Sado.

Teria sido um grande benefício para uma terra como aquela, que tem tremendos problemas económicos e sociais, um verdadeiro nó de cruciais problemas, dada a sua população, que roça pelos 60:000 habitantes, visto, excepções feitas dos adubos e do cimento, quase toda a economia depender da incerteza da pesca e da contingência da exportação das conservas. Ora estou convencido de que, em grande parte, devido às deficiências do porto é que a indústria transformadora de cortiças veio estabelecer-se na margem sul do Tejo. E isto, Sr. Presidente, com notável oneração desta actividade: o transporte terrestre das matérias-primas desde as zonas produtoras até às fábricas e o transporte fluvial até aos navios.

Parece-me, Sr. Presidente, que estes dois aspectos concretos, que refiro de relance para não tomar demasiado tempo, mostram à evidência

quanto é necessário olhar-se a sério pelo apetrechamento do porto de Setúbal.

*Vozes:* — Muito bem, muito bem!

O *Orador:* — Sr. Presidente, as necessidades de apetrechamento do porto de Setúbal são insignificantes em face da grandeza do Plano de Fomento de que estamos agora a tratar; referirei que elas se cifram apenas em 3:200 contos, e que, por outro lado, a necessária dragagem da barra não vai além de 5:250 contos, para cerca de 750:000 m<sup>3</sup>. Nada especificarei, para não tomar tempo e porque o assunto é sobejamente conhecido nos serviços competentes.

Ora, dentro da promessa que vem contida logo no início desta base I, promessa que confirmaram, há dias, os ilustres Ministros das Obras Públicas e da Economia, na visita que, com tanta oportunidade política, fizeram a esta Assembleia, e que ainda ontem foi reafirmada pelo nosso ilustre *leader*, Sr. Dr. Mário de Figueiredo, na sua brilhantíssima oração, que tivemos o gosto de escutar, de que o facto de uma obra não estar incluída no Plano de Fomento não quer dizer que se não faça, pois não deixa de continuar a haver dotações para despesas extraordinárias, fora do Plano, eu espero a carinhosa atenção de SS. Ex.<sup>as</sup> os Srs. Ministros das Obras Públicas e das Comunicações para este importante assunto.

Permitir-me-ei ainda acrescentar, para dar a VV. Ex.<sup>as</sup> uma ideia da carência do apetrechamento daquele porto, que o único guindaste que ali existe tem perto de 60 anos.

Foi instalado pelo conhecido António José Baptista, que foi presidente da Câmara Municipal de Setúbal, no tempo da Monarquia, e uma figura política muito interessante daquela época, a quem Setúbal ficou a dever bons serviços.

Esta figura foi famosa não só em Setúbal, mas também em Lisboa, como «o Baptista do chapéu alto». É que foi o último abencerragem da sobrecasaca e chapéu alto, mantendo imperturbável, cheio de *panache*, essa indumentária até ao fim da vida.

Setúbal, com a sua enorme população, sofre crises tremendas por motivo da incerteza das bases da sua economia e merece a nossa preocupada atenção.

O setubalense, Sr. Presidente, é tradicionalmente laborioso, tem esplêndidas qualidades morais. Setúbal possui uma situação geográfica óptima e grandes possibilidades naturais para fomento, e, no entanto,

exactamente devido às contingências da sua economia, mostra-nos, até ao próprio turista mais distraído, o aspecto de uma cidade pobre.

Tantas vezes se tem estudado, se tem pedido, se tem prometido, se tem mostrado indiscutível boa vontade (outras não), se tem quase chegado à realidade quanto à instalação em Setúbal de novas e importantes fontes de trabalho que pudessem libertar um pouco a sua economia dos azares do mar. O mar, Sr. Presidente, é, sem dúvida, a glória, mas é também a dor e, tantas vezes, a mortalha dos setubalenses.

Ainda não se conseguiu coisa sensível no domínio da instalação em Setúbal de novas indústrias. E, no entanto, é uma necessidade em uma cidade que é a quarta do Império, em população, se considerarmos Macau.

Ora, Sr. Presidente, continuo convencido de que entre as causas desta ausência de novas indústrias avultam as deficiências de apetrechamento do porto e de dragagem da barra. Este mal tem remédio relativamente tão barato que é de esperar confiadamente que ele não tarde.

De há uns anos a esta parte houve em Setúbal um surto consolador de obras públicas, até com nítida predominância do fim social, mas o mal-estar permanece numa vida colectiva assente em tal instabilidade. É preciso, com urgência, atacarem-se as causas.

Aquela boa gente de Setúbal merece muito, e eu, que, não sendo natural de Setúbal, tive o gosto de ali residir durante alguns anos e hoje tenho a honra de aqui ter o seu mandato, não me furto a confessar que Setúbal me prendeu, não só pela peculiar beleza da sua paisagem, como, sobretudo, pela qualidade dos seus habitantes, e até como escola onde aprendi, dolorosamente, a lição das necessidades sociais do nosso tempo.

Aplicando a Setúbal o que o poeta Alberto de Oliveira disse acerca de Coimbra, «gosta-se de ti, como de gente», eu dou a VV. Ex.<sup>as</sup> a nota do affecto que a cidade de Setúbal consegue despertar em tantos dos que os acasos da vida levam para o convívio da sua boa gente.

Tenho dito.

*Vozes:* — Muito bem, muito bem!

O Sr. *Paulo Cancela de Abreu*: — Proferi, na sessão de 5 do corrente, breves palavras para exprimir o pensamento da Comissão de Política e de Administração Geral e Local acerca de alguns aspectos do Plano de Fomento em discussão, e segui-as de considerações pessoais, mas justificativas daquele pensamento.

Nada tenho de alterar e muito menos de repetir. A nossa posição ficou definida, pois esforcei-me por traduzir fielmente o modo de ver da Comissão, aliás depois desenvolvido e pormenorizado por alguns dos seus ilustres vogais.

Mas houve um aspecto que ainda desejo salientar. Comunicara à Comissão o meu propósito de mostrar a conveniência de ser votada globalmente a verba que a proposta distribui por cada um dos investimentos do Plano; mas a Comissão, estando presente a maioria dos seus membros, perfilhou esta ideia e resolveu que ela fosse trazida em seu nome.

Assim procedi; mas também não vou repetir os argumentos que expus naquela sessão e, embora modestamente postos, me pareceram suficientes para a ideia ser ponderada. Basta verificar agora que alguns oradores, como, por exemplo, o ilustre Prof. Pacheco de Amorim, reconheceram, como eu, o carácter aleatório, a inconsistência, a fragilidade das estimativas; e, afinal, o próprio Governo acaba de reconhecer também a possibilidade de, sem dano de maior, se fazer a transferência ou redução dos investimentos, o que demonstra bem a sua elasticidade.

Não apresentei, é certo, qualquer proposta de alteração naquele sentido. Porquê? Porque, em assunto de tanta magnitude e tal melindre, não quis assumir a responsabilidade de o fazer, por não conhecer o pensamento dominante na Assembleia a este respeito e não querer suscitar embaraços prejudiciais. Não logrei sabê-lo e, por isto, por aqui me fiquei, para, como sói agora dizer-se, não fazer ondas num assunto de tal envergadura.

O que fica exposto e o facto de manter o meu ponto de vista não me inibem, todavia, de, com as indicadas reservas que os factos hão-de justificar, dar o meu voto ao Plano de Fomento, sem prejuízo de o Governo renovar o estudo de alguns empreendimentos que estão sendo objecto de controvérsia e importam em centenas de milhares de contos, e na esperança de que o Governo, como parece ser seu propósito, inscreverá no Orçamento verbas importantes em benefício da lavoura, nomeadamente dotações para a sua assistência técnica e para as cooperativas agrícolas.

Seria esta a minha declaração de voto, se pudesse havê-la.

E agora, ainda a propósito, sejam-me permitidas duas palavras mais.

Entendo que, por motivo de atitudes precedentes, de que me não arrependo, se me impõe como irrecusável dever de consciência associar-me calorosamente às brilhantes palavras de V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Presidente,

proferidas na penúltima sessão, depois de nos dar conhecimento de novas propostas do Governo para alteração do Plano de Fomento.

V. Ex.<sup>a</sup> interpretou o pensamento unânime da Assembleia e deve ter sido salutar o reflexo na opinião pública dos termos em que registou a nobre atitude do Governo perante a discussão de um diploma de transcendente importância; discussão brilhante, elevada e construtiva, sem precedentes — podemos assegurá-lo — nos anais do Parlamento Português, desde o primeiro decénio do século decorrente.

Discussão em que interveio cerca de metade dos Deputados a esta Assembleia e em toda ela se empenharam com o interesse que o assunto requeria.

Não se imagine que sou um parlamentarista, no sentido quase pejorativo que hoje tem a expressão. Só terá o direito de supô-lo quem ignorar que, a bem da Pátria, combati violentamente — esforçando-me por fazer-lhe o maior mal possível —, um sistema condenado, que irremediavelmente se convertera numa arena de paixões, de ódios, de conflitos políticos e pessoais.

Ninguém pode acusar-me daquela heresia, porque neste aspecto, lutando lado a lado com bons e inesquecíveis companheiros, conquistei o minha carta de alforria, e ninguém consegue arrebatá-la.

*Vozes:* — Muito bem!

*O Orador:* — Sempre defendi a necessidade do preceito do artigo 97.º da Constituição, que tem origem na famosa «lei-travão» de João Franco, em boa hora promulgada para pôr cobro a delapidações cometidas para fins eleitorais ou de campanário.

Mas entendo que o Estado Novo não carece de dar àquele preceito uma interpretação tão rígida que nos asfixie completamente, que ilaqueie todos os movimentos da Assembleia Nacional. Já que a instituição existe, é necessário prestigiá-la. Prestigiando-a, prestigia-se a função e, portanto, os que têm a seu cargo exercê-la. Prestigia-se o Poder. Enfim: prestigiando a Assembleia Nacional, o Governo prestigia-se a si próprio.

*Vozes:* — Muito bem, muito bem!

*O Orador:* — Avesso como sou a actividades improdutivas ou inúteis ou a colaborar nelas, mesmo que seja ao serviço de Salazar e até muito especialmente neste caso, termino com uma afirmação, de cuja since-

ridade ninguém pode duvidar: nasceu-me uma alma nova! Louvado seja Deus!

Disse.

*Vozes:* — Muito bem, muito bem!

O Sr. *Pacheco de Amorim*: — Sr. Presidente: quando Fontes Pereira de Melo resolveu iniciar a construção dos caminhos de ferro, com a linha Lisboa-Santarém, não o quis fazer sem ouvir primeiro os pareceres das entidades mais representativas das forças vivas. Das respostas que recebeu é digna de menção a dum banco emissor do tempo, e não dos menos importantes, que disse ser de opinião contrária a tal projecto, e pela razão seguinte: o tráfego entre estas duas cidades estava a fazer-se pelo rio e, lançando contas ao seu rendimento, não daria para cobrir as despesas de tráfego do comboio projectado.

Opinião parecida, mas ainda mais sumária e decisiva, foi emitida no Parlamento acerca do projecto da linha do Norte.

Entre o Norte e Lisboa, disse-se, havia já uma diligência e era rara a vez que vinha cheia!

Fontes não se deixou impressionar por estes argumentos e em Outubro de 1856 foi inaugurado o primeiro troço da linha do Norte — Lisboa-Carregado. E em Novembro de 1877 era aberto à exploração o último troço da mesma linha — Gaia-Campanhã. Logo nesse ano o número de passageiros transportados foi de quase 1 milhão (941:933) e o da tonelagem de mercadorias de mais de 300:000 t (301:076 t).

As receitas foram de 1:881 contos e as despesas de 570 contos — apenas 36 por cento das receitas.

Em 1881, ou seja quatro anos depois, o número de passageiros subia para mais de 2 milhões (2.187:836) e as mercadorias transportadas excediam as 700:000 t (731:812 t). As despesas foram de 41 por cento das receitas e esta percentagem manteve-se entre 40 e 51 por cento, pelo menos, até 1910. A crise veio muito depois.

Para dar uma ideia sumária da evolução do tráfego dos nossos caminhos de ferro, compararemos os principais dados em 1881, 1910 e 1951.

Os passageiros foram 2.187:836 em 1881; 16.765:835 em 1910; 46.932:000 em 1951.

Como nestes setenta anos a extensão das linhas triplicou, faz-se ideia mais exacta da evolução do tráfego de passageiros considerando os números correspondentes por quilómetro de linha, que foram respectivamente 1:789, 5:785 e 13:145.



Nestes setenta anos o número de passageiros por quilómetro de linha foi multiplicado por 8.

É de notar, porém, que no número de passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes há grande retrocesso em relação a 1910.

O grande aumento foi na 3.<sup>a</sup> classe: 30 vezes mais em 1951 do que em 1881.

O transporte de mercadorias também aumentou por quilómetro de linha, pois passou de 598 t por quilómetro em 1881 para 970 t por quilómetro em 1951.

Parece que, dado o aumento do tráfego, tanto de passageiros, como de mercadorias, as receitas por quilómetro deviam aumentar mais rapidamente do que as despesas.

Mas sucedeu o contrário: as receitas aumentaram 70 vezes e as despesas 184 vezes!

A razão é simples. O tráfego por quilómetro de linha aumentou, de facto, e muito, mas as tarifas não acompanharam a desvalorização da moeda. Ao passo que a libra ouro multiplicou por 70 o seu valor, o preço dos bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe subiu apenas 26 vezes e o dos de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes 23 vezes.

Foi desta desproporção, que se manifestou depois da grande crise de 1929, que nasceram as dificuldades financeiras dos nossos caminhos de ferro.

Pelo que fica dito, parece que a maneira de remediar a crise seria por um aumento de tarifas. Impossível. Todos os serviços colectivos, com ou sem concorrentes, têm um óptimo de tarifas, para além do qual as receitas baixam.

E esse óptimo pode não dar para as despesas, mesmo em regime de monopólio.

Os caminhos de ferro têm agora a concorrência da estrada, o que lhes faz descer o óptimo de tarifas e de receitas.

Aliás, a solução foi já experimentada e não deu resultado. Houve um aumento de tarifas, um pouco antes da última guerra, que foi contraproducente.

Não podendo os caminhos de ferro vencer a crise pelo aumento de tarifas, outro meio foi experimentado: a redução da concorrência da estrada por meio da coordenação dos transportes.

Esta forma indirecta de protecção aos caminhos de ferro também não deu o resultado desejado e foi perturbadora do natural desenvol-

vimento da camionagem, que é um factor de progresso material e cultural como os caminhos de ferro.

Se estes constituem um indispensável serviço público, nacional e social, também o mesmo se dá com os transportes motorizados por estrada.

*Vozes: — Muito bem!*

O *Orador*: — Ambos servem o público no transporte de passageiros e mercadorias e servem o País em caso de necessidade. Ambos sustentam e dão trabalho a grande número de portugueses.

E, neste particular, os transportes por estrada, por serem susceptíveis de exploração por pequenas empresas, são muito mais úteis do que os caminhos de ferro. Por estas razões, preconizei na discussão na generalidade, o auxílio directo do Estado aos caminhos de ferro, e daqui dirijo um apelo a S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Ministro das Finanças, a fim de que sejam revistas as tributações dos transportes motorizados por estrada, pois estou informado de que muitos camionistas têm perdido os seus haveres, que têm sido vendidos em hasta pública para pagamento dos impostos relaxados.

Há camiões de carga que têm de pagar por ano 60 contos de encargos!...

E o pior é que os que mais sofrem são justamente os pequenos empresários, que são socialmente os mais úteis. Eu sei que não é só o peso dos impostos que os esmaga e que lhes não é menos pesada a concorrência dos camiões e camionetas particulares, que pagam pouco mais de 1 conto e encobertamente transportam mercadoria alheia (*apoiados*).

Toda essa legislação precisa de ser revista à luz da experiência já colhida. Não só foi pouco eficaz para o fim que teve em vista, como foi socialmente prejudicial e economicamente embaraçosa para o público, que tem direito a colher livremente todos os frutos do progresso.

Dada a ineficácia, ou, pelo menos, a insuficiência, da chamada coordenação dos transportes, restavam duas hipóteses: ou deixar os caminhos de ferro entregues aos próprios meios, que o mesmo é dizer deixá-los vegetar em agonia lenta até de todo se extinguirem, ou dar-lhes auxílio bastante para os serviços se aguentarem.

Debaixo do ponto de vista puramente económico, um serviço que não paga extingue-se. Mas o problema do caminho de ferro não é meramente económico.

*Vozes: — Muito bem!*

O *Orador*: — É também social e nacional.

A rede de estradas também não rende, e não obstante seria absurdo suprimi-las. É absurdo, mesmo debaixo do ponto de vista da economia.

Se não rende directamente, rende indirectamente, porque a facilidade de transportes é útil ao produtor e ao consumidor e permite aproveitar melhor as possibilidades agrícolas e industriais de cada região.

Os serviços dos caminhos de ferro são dos que se não podem suspender por motivos de rentabilidade para quem os explora.

*Vozes*: — Muito bem, muito bem!

O *Orador*: — O Estado tem, portanto, necessidade de os ajudar, pelo menos na medida do estritamente necessário para que os serviços possam subsistir.

Felizmente que o progresso não favoreceu só o transporte por estrada. Os caminhos de ferro também lucraram com ele, em comodidades para o público e em barateamento dos custos para as empresas.

Assim, a máquina a vapor queimando carvão, tornou-se antieconómica, não só porque o carvão encareceu, mas também por que outros processos de tracção apareceram mais eficientes e mais cómodos, como a tracção *Diesel* e a tracção eléctrica.

Ora o parque de tracção dos nossos caminhos de ferro ainda há poucos anos era constituído exclusivamente por locomotivas a vapor, queimando carvão, e metade delas já do século passado!

De rendimento fraco e com carvão caro, a despesa média por quilómetro chegou a 12\$ e ainda é de 10\$.

Algumas destas locomotivas foram adaptadas a *fuel-oil* durante a guerra, e com elas o custo do quilómetro baixou para 9\$. A baixa era pequena, e nem todas as locomotivas se prestavam a esta adaptação.

As locomotivas *Diesel* baixam para 3\$60 a despesa média por quilómetro, têm capacidade de reboque muito superior às mais potentes locomotivas a vapor e suprimem os fumos.

Nas linhas de grande tráfego, a tracção eléctrica é ainda mais vantajosa do que a tracção *Diesel*, se a energia eléctrica for fornecida a preço conveniente. Com energia eléctrica a \$20 (e o Douro internacional permite pô-la em Ermesinde a \$10 ou ainda a menos) a despesa média por quilómetro baixa para 2\$20, ou seja, menos 1\$40 do que a *Diesel*.

O preço das locomotivas *Diesel* é sensivelmente o mesmo das locomotivas eléctricas, mas estas exigem transformações na rede bastante caras. Por isso, quanto maior for o número de quilómetros percorridos e menor

for a extensão das linhas, maior será a vantagem da electrificação. Só as linhas de grande movimento a justificam.

Em Portugal, dados os termos em que se põe hoje o problema da electrificação dos caminhos de ferro, haveria vantagem em acabar de electrificar as linhas dos arredores de Lisboa (Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento); as dos arredores do Porto (Porto-Braga e Porto-Aveiro), e, por fim, acabar de electrificar a linha do Norte (Aveiro-Entroncamento).

Com electrificação ou sem ela, os caminhos de ferro, para diminuir os custos e renovarem o material, precisam de adquirir:

	Contos
Carruagens e instalações de sinalização .....	134:100
Locomotivas .....	135:600
	<hr/>
O que dá a soma de .....	269:700
	<hr/>

Para cobrir esta despesa e a electrificação da linha Lisboa-Sintra destinava o Plano 300:000 contos de financiamento.

Com isto terminaria o programa de dieselização, mas não acabaria a situação deficitária dos serviços. Com efeito, as economias previstas com a execução deste programa são de 79:000 contos e o *deficit* a extinguir era de mais de 100:000.

Para cobrir totalmente o *deficit* era preciso baixar ainda mais o custo dos serviços, e isto só poderia conseguir-se levando mais longe o programa de electrificação.

O troço Lisboa-Entroncamento estava naturalmente indicado. Para tanto seriam necessários 280:900 contos.

Com este melhoramento esperam os serviços aumentar as suas receitas em 50:000 contos se a energia lhes for fornecida a \$20 o kWh. Uma anuidade perpétua de 50:000 contos tem o valor actual de 1 milhão de contos.

Fazer a electrificação deste troço equivale a trocar 280:300 contos por 1 milhão.

Não se pode dizer que não seja financeiramente um bom negócio.

Pode objectar-se que este cálculo implica duas hipóteses: aumento de tráfego e energia a preço de favor.

Façamos então a conta pelo mínimo. Energia a \$50 e tráfego o mesmo de agora.

A energia precisa para esta linha é de 23.800:000 kWh. A \$50, custam 11:900 contos; a \$20, custam 4:700 contos. A diferença é de 7:140 contos para menos. Ora os lucros resultantes da electrificação em causa são:

	Contos
Energia .....	22:000
Reparações, abastecimento de água, condução e outros .....	12:000
	<hr/>
O que soma .....	34:000
	<hr/>

Abatendo os 7:140 contos, ficam 26:800 contos de lucro mínimo. Multiplicando por 20, obtém-se o valor actual de 537:200 contos.

O negócio continua a ser bom, apesar de se fazerem as contas pelo método do tal banco emissor a que há pouco nos referimos.

E mesmo assim o *deficit* dos serviços ficaria extinto.

A electrificação deste troço da linha do Norte impunha-se por estas e outras razões, e por isso a Câmara Corporativa a sugeriu no seu douto parecer.

Simplesmente, segundo o Plano original, nem haveria energia nem dinheiro para isso. A situação agora é outra.

No que respeita à energia, a dificuldade acaba de ser removida pelas propostas de alteração ao Plano que o Governo enviou à Assembleia Nacional.

As alterações introduzidas no esquema dos aproveitamentos de energia hidráulica não só levantaram uma das dificuldades que se opunham à electrificação da linha Lisboa-Entroncamento, como trouxeram um novo argumento em seu favor.

Ora, diz o Governo nas suas propostas de alteração ao Plano de Fomento que

...o facto de estarem já encomendados dois navios para as carreiras de África, além dos constantes do Plano, e ainda a próxima organização de uma companhia nacional de aviação, com meios modernos e elevada capacidade de transporte, permitem deixar para melhor oportunidade a construção de um daqueles navios e reduzir em 200:000 contos o montante dos investimentos. Por outro lado, acrescenta, o Governo reconhece que, dadas as disponibilidades de autofinanciamento dos C. T. T., se pode reduzir também em 100:000 contos a dotação que inicialmente

lhes foi atribuída, sem que com isso se modifique sensivelmente o ritmo das realizações previstas.

Há, portanto, possibilidade de financiar a electrificação da linha Lisboa-Entroncamento com estas duas verbas.

É isso que tem a minha proposta, em que me faço intérprete dos votos da Câmara Corporativa.

Com esta alteração ao Plano de Fomento far-se-á uma grande economia de dinheiro e os serviços dos caminhos de ferro ficarão em situação financeira desafogada.

O público, por sua vez, ficará mais bem servido e Portugal ficará com caminhos de ferro dignos do país de turismo que pretende ser.

Disse.

*Vozes:* — Muito bem, muito bem!

O Sr. *Simões Crespo*: — Sr. Presidente: porque me ocupei aqui, na discussão na generalidade do Plano de Fomento, da rede telefónica nacional, e suponho ter sido o único a fazê-lo, importa talvez dizer agora algumas palavras sobre o mesmo assunto.

Sr. Presidente: o Governo propõe uma alteração ao Plano, diminuindo em 100:000 contos a verba inicialmente destinada à rede telefónica e diminuindo também a que era destinada à construção de dois barcos, em benefício da electrificação do caminho de ferro Lisboa-Entroncamento.

Ninguém, julgo eu, pode pôr em dúvida as numerosas vantagens que trará a electrificação deste troço dos nossos caminhos de ferro, justamente aquele que tem uma maior densidade de tráfego.

O Governo diz-nos que, estudado o assunto e contando com as receitas dos próprios C. T. T., se não modificará sensivelmente o ritmo das realizações previstas no plano do desenvolvimento destes serviços.

As vantagens que advêm para o serviço beneficiado e as palavras do Governo em relação àqueles cujas dotações são diminuídas fazem com que eu vote sem hesitar a proposta do Sr. Deputado Pacheco de Amorim, tanto mais que às brilhantes palavras que S. Ex.<sup>a</sup> acaba de proferir nada mais posso acrescentar.

De resto, e convém acentuá-lo, a extensão da rede telefónica até aos nossos meios rurais, como eu pedi que se fizesse na minha intervenção no debate, não implica a aplicação de verbas tão avultadas que possa julgar-se comprometida com a redução proposta no financiamento dos C. T. T.

Ainda uma pequena nota, se V. Ex.<sup>a</sup> mo permite.

Em 1950 havia 234 redes locais a criar. A população portuguesa que então ainda não era servida pela rede telefónica era superior a 1 milhão.

Hoje creio que é muito menor o número de redes locais a instalar, porque desde então não cessou o trabalho dos C. T. T.

Mas em que condições presentemente se instalam novos telefones?

A Administração cobra pela instalação de um telefone 250\$, numa zona de raio de 6 km, mas cada quilómetro a mais dos seis primeiros, quando de traçado novo, custa aos interessados 4:000\$.

A montagem de um telefone à distância de 10 km custa, pois, 16:250\$, e embora 75 por cento desta importância seja reembolsável, a importante verba de que é preciso dispor é, em muitos casos, proibitiva.

O número de telefones instalados nestas condições tão onerosas mostra a necessidade que dele sentem as populações rurais e é, julgo eu, o melhor argumento que posso invocar perante o Governo e a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones em reforço do pedido da instalação de postos públicos, em todos os centros de redes locais previstos no Plano, sem os encargos que ainda oneram tais instalações, o que me parece indispensável para que a rede telefónica possa um pouco melhor trazer ao contacto do Mundo tantos que ainda vivem isolados e com insuficientes comunicações.

*Vozes:* — Muito bem!

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — É só para dizer que há outra proposta relativamente ao mapa I, parte I) Investimentos na agricultura», que se esclarece por si, e, portanto, não vale a pena estar a cansar a Câmara com novos esclarecimentos.

Esclarece que, destes 240:000 contos que estão no n.º 3) alínea c), 60:000 contos passarão para o n.º 1) «Hidráulica agrícola», para enxugo dos sapais do Algarve.

Com outros 30:000 contos, porque se tiram daí 90:000, ficam 30:000 para efeito de colonização dos mesmos sapais.

Termino como comecei, Sr. Presidente: a outra proposta relativa a esse mapa I, parte I) «Investimentos na agricultura», parte II) «Investimentos na indústria», a alteração proposta pelo Governo contém a alínea 1), que se esclarece por si mesma: a proposta sugerida pelo Governo e a proposta do Sr. Deputado Pacheco de Amorim, parte III) «Investimentos nas comunicações e transportes» e dessa parte III) é a 3), 4) e 6).

Está completamente esclarecida pelo que acaba de dizer o Sr. Deputado Pacheco de Amorim.

O Sr. *Presidente*: — Continua em discussão.

Se nenhum dos Srs. Deputados deseja fazer uso da palavra, vai passar-se à votação.

A votação vai fazer-se pelos mapas anexos, quer dizer, a Câmara, ao aprovar os mapas, aprova a base I desses mapas.

Quanto à base I, as alterações que há na Mesa são as propostas pelo Governo e a alteração constante da proposta do Sr. Deputado Pacheco de Amorim, que vão ser lidas à Câmara.

*Foram lidas.*

O Sr. *Presidente*: — A proposta do Sr. Deputado Pacheco de Amorim, como a Câmara sabe, resultou das considerações que o Governo mandou; quer dizer, o Governo tornou possível a proposta do Sr. Deputado Pacheco de Amorim e ela integra-se ainda no pensamento do Governo, e por isso vai ser posta à votação.

*Submetida à votação, foi aprovada a base I com o mapa I anexo à proposta, com as alterações propostas pelo Governo e pelo Sr. Deputado Pacheco de Amorim.*

O Sr. *Presidente*: — Passamos agora ao mapa II.

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Se V. Ex.<sup>a</sup> me consente, suponho que o mapa II não pode ser discutido por enquanto, porque é um resultado global que há-de ser alterado em harmonia com as correcções que forem introduzidas nos mapas que são o desdobramento daquele.

Em todo o caso agradeceria muito a V. Ex.<sup>a</sup> se fizesse exarar no *Diário das Sessões* estas minhas palavras como tendo sido expressas por V. Ex.<sup>a</sup>.

O Sr. *Presidente*: — Tem V. Ex.<sup>a</sup> razão. Defiro o pedido de V. Ex.<sup>a</sup>. Passamos ao mapa III.

Quanto a este mapa, há na Mesa uma proposta de alteração apresentada pelo Governo relativamente à alínea b).

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — V. Ex.<sup>a</sup> dá-me licença?

Pedia a V. Ex.<sup>a</sup> que fosse posto em discussão, conjuntamente com o mapa III, o mapa V, visto este exprimir o jogo coincidente dos dois mapas.



O Sr. *Presidente*: — Defiro o pedido de V. Ex.<sup>ª</sup>.

Estão, portanto, em discussão os mapas III e V.

Vão ser lidas as propostas de alteração apresentadas pelo Governo e publicadas.

*Foram lidas.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão. Vão votar-se as propostas, que foram lidas, dos mapas III e V, com as alterações propostas pelo Governo, que acabam de ser lidas à Câmara.

*Submetidos à votação, foram aprovados, com as alterações propostas pelo Governo, os referidos mapas.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão o mapa IV, que tem qualquer proposta de alteração.

*Submetido à votação, foi aprovado conforme consta da proposta de lei.*

O Sr. *Presidente*: — Ponho em discussão o mapa VI. Relativamente a este mapa — Angola — está na Mesa a proposta de alteração do Governo, que vai ser lida e que já é conhecida.

*Foi lida.*

O Sr. *Lopes Alvés*: — Sr. *Presidente*: quero exprimir perante a Câmara a minha satisfação pelo facto de o Governo ter atendido a sugestão feita nesta Assembleia para ser incluído no Plano o caminho de ferro do Congo.

Como tive ocasião de dizer, a distribuição da verba pela província de Angola foi feita, inicialmente, favorecendo-se o Sul de Angola, tendo o Norte sido menos contemplado, e, por isso, agora o Norte deve sentir-se satisfeito com esta proposta do Governo.

Desejo apresentar a expressão do meu apreço ao Governo pela iniciativa desta proposta, por intermédio do Sr. Ministro do Ultramar.

*Vozes*: — Muito bem!

O Sr. *Presidente*: — Como não está mais ninguém inscrito, vai votar-se.

*Submetido à votação, foi aprovado o mapa VI, relativo a Angola, com as alterações propostas pelo Governo e que foram lidas à Assembleia.*

O Sr. *Presidente*: — Ponho agora em discussão o mapa VII.

Sobre este mapa há uma proposta do Sr. Deputado Mário de Figueiredo, que vou ler à Assembleia, visto que não foi publicada no *Diário*.

*Foi lida.*

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Sr. *Presidente*: quero apenas esclarecer a Assembleia sobre o alcance da minha proposta, a qual visa a substituir a palavra «expropriação», contida na proposta do Governo, por «aquisição», porque a aquisição dos terrenos pode ser feita por outro meio diferente de expropriação.

Não quero com isto significar que não possa vir a utilizar-se a expropriação, mas sim que, para atingir o resultado que se pretende, se pode utilizar outro processo de aquisição do terreno.

Como VV. Ex.<sup>as</sup> vêem, a alteração que proponho não tem um alcance demasiado, porque já pode ver-se contida na palavra «expropriação», mas, como o terreno tanto pode adquirir-se por troca, por compra, ou por expropriação, acho preferível que se empregue a palavra «aquisição».

Tenho dito.

O Sr. *Presidente*: — Se mais nenhum dos Srs. Deputados deseja usar da palavra, vai votar-se o mapa VII com as alterações propostas pelo Sr. Deputado Mário de Figueiredo.

*Submetido à votação, foi aprovado.*

O Sr. *Presidente*: — Vou pôr em discussão o mapa VIII «Estado da Índia».

Sobre este mapa não existe na Mesa qualquer proposta de alteração.

*Submetido à votação, foi aprovado sem discussão o mapa VIII tal como consta da proposta de lei.*

O Sr. *Presidente*: — Vou pôr em discussão o mapa IX «Macau».  
Sobre este mapa há uma proposta de alteração do Governo quanto ao n.º 2) da alínea B) «Estradas e aeroportos».

*Submetida à votação, foi aprovado sem discussão o mapa IX com a alteração proposta pelo Governo.*

O Sr. *Presidente*: — Vou pôr em discussão o mapa X «Timor».  
Sobre este mapa não existe na Mesa qualquer proposta de alteração.

*Submetido à votação, foi aprovado sem discussão o mapa X tal como consta da proposta.*

O Sr. *Presidente*: — Vou pôr em discussão os mapas XI e XII.

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Como esses dois mapas não contêm matéria legislativa, parece-me que não há necessidade de os submeter à aprovação da Assembleia.

O Sr. *Presidente*: — Tem V. Ex.<sup>a</sup> razão. Está concluída a votação da base I e dos mapas que constituem pròpriamente o Plano de Fomento, com as alterações votadas pela Assembleia.

*Pausa.*

O Sr. *Presidente*: — Vou pôr em discussão a base II. Sobre esta base existe na Mesa uma proposta do Sr. Deputado Mário de Figueiredo, que vai ser lida.

*Foi lida.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão.

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Não vale a pena prestar qualquer esclarecimento a quem leu esse parecer da Câmara Corporativa e sabe que o Governo não é sempre quem investe, embora lhe caiba promover o investimento.

O Sr. *Presidente*: — Se nenhum dos Srs. Deputados deseja fazer uso

da palavra, vai votar-se a base II com as alterações propostas pelo Sr. Deputado Mário de Figueiredo.

*Submetida à votação, foi aprovado.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão a base III. Sobre esta base não há qualquer proposta de alteração.

O Sr. *Botelho Moniz*: — Sr. Presidente: acerca da base III a Câmara Corporativa, nas conclusões do seu parecer, declarou que a criação do Conselho Económico e a definição das suas atribuições se afiguram adequadas ao fim em vista: a existência de órgão superior colectivo para a fixação de directivas gerais na execução do Plano.

Concordo com a Câmara Corporativa ao dizer que ainda falta algo para a boa coordenação dos muitos sectores considerados dependentes de Ministérios vários e, dentro de cada um, de serviços diversos.

Esclarece aquela Câmara, com razão, que em todos os países onde se executam empreendimentos desta ordem cria-se um órgão, que é essencialmente uma pessoa com alguns auxiliares, que centraliza as informações e estatísticas das repartições do Estado sobre o andamento dos trabalhos relativos ao Plano, corrige ou esclarece pequenos desacertos, transmite as instruções ou decisões do órgão superior (neste caso o Conselho Ministerial Económico) e informa este da posição geral dos vários problemas inerentes.

A sugestão da Câmara Corporativa parece-me digna de aplauso, porque facilitará grandemente a execução rápida e coordenada dos trabalhos.

A Câmara Corporativa não apresentou proposta de modificação à base III, por lhe parecer que a orgânica do serviço centralizador era assunto demasiadamente de pormenor.

Entretanto, suponho que convirá que a sugestão venha a ser considerada pelo Governo.

Uma pessoa com o encargo especial de centralizar, animar e vigiar a execução do Plano terá utilidade indiscutível se não sofrer de deformação profissional. Vencerá se possuir o sentimento das realidades e o espírito de decisão que caracterizam os homens a quem um marechal de França chamava «os técnicos das ideias gerais».

Tenho dito.

O Sr. *Melo Machado*: — É só para informar o Sr. Deputado Botelho Moniz que chegou a ser elaborada uma proposta no sentido reclamado por S. Ex.<sup>a</sup>, mas que não teve seguimento por não ter obtido o beneplácito.

O sr. *Mário de Figueiredo*: — O Governo considerou a questão posta pela Câmara Corporativa, a florada nas Comissões desta Câmara e agora posta pelo Sr. Deputado Botelho Moniz. O Governo considerou-a e, não obstante, entendeu não dever apresentar uma proposta de alteração de conteúdo diferente daquele que sugeriu a Câmara Corporativa.

E é evidente, segundo creio constitucionalmente, que essa proposta só poderia ser apresentada pelo Governo desde que importava por si aumento de despesa. Mas digo eu: o Governo considerou a questão e teria proposto a alteração sugerida se não tivesse a convicção de que aquilo que se pretende através do Commissariado a que se alude podia obter-se através da instituição já existente — ligeiramente remodelada — a quem caberá em grande medida fazer os financiamentos do Plano: Fundo de Fomento Nacional.

Portanto, repito, o Governo considerou a questão posta pela Câmara Corporativa e posta agora aqui. Entende que esse elemento, de alguma maneira coordenador e informador, devia resultar de um pequeno arranjo na organização conhecida por Fundo de Fomento Nacional.

Suponho que estes esclarecimentos são suficientes para explicar a posição do Governo, mas, se outros fossem necessários sobre a matéria, eu estaria em condições de poder fornecê-los à Assembleia.

O Sr. *Botelho Moniz*: — Sr. Presidente: agradeço as explicações do Sr. Deputado Mário de Figueiredo, que me satisfazem completamente. Não importa o nome: chamemos-lhe Commissariado ou chamemos-lhe Fundo de Fomento Nacional. Não interessa.

Só uma coisa é indispensável: a entidade coordenadora.

Tenho dito, Sr. Presidente.

O Sr. *Presidente*: — Continua em discussão.

*Pausa.*

O Sr. *Presidente*: — Se nenhum dos Srs. Deputados deseja fazer uso da palavra sobre a base III, vai votar-se.

*Submetida à votação, foi aprovada a base III da proposta de lei.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão a base IV.

O Sr. *Botelho Moniz*: — Sr. Presidente: pelo disposto nos n.ºs 2.º, 3.º e 4.º da base (« proposta pelo Governo, o Estado poderá promover a constituição de sociedades, em cujo capital participará, se isso for necessário à formação das empresas e sua viabilidade. Poderá ainda financiar, em harmonia com os capitais privados nelas interessados, tanto as empresas de cujo capital participe como as restantes integradas no Plano de Fomento. E fornecerá a umas e outras a sua cooperação técnica e os estudos e projectos organizados pelos serviços ou custeados pelo Estado.

Nas grandes nações industriais, mesmo nas mais adversas ao socialismo, como a América do Norte, estas disposições da base IV constituem prática corrente. Direi mesmo que vão mais longe ainda: em muitos casos é o Estado que constrói as fábricas reputadas indispensáveis, arrendando-as depois por preços módicos a industriais privados, de maneira a colocá-los em boas condições de concorrência, para que possam baratear os produtos.

Esta fórmula de intervencionismo, que o abastecimento público e a defesa nacional tornaram indispensáveis em certas indústrias, anda no estrangeiro aplicada em escala astronómica ao fabrico de adubos azotados.

E, porque a Câmara Corporativa expôs à Assembleia Nacional, com objectividade minuciosa, a sua opinião sobre tal indústria, vejo-me coagido, bem contrariado e antes que seja tarde, a justificar o meu desacordo com as soluções propostas, a fim de demonstrar os inconvenientes de constituir ou financiar sociedades que não possuam condições de êxito.

O relator ilustre dos pareceres geral e subsidiário da Câmara Corporativa é pessoa a quem o País deve a maior gratidão e respeito por esforço titânico nas realizações hidroeléctricas e acção sempre utilíssima em outros sectores da vida nacional. Perdoar-me-á certamente a vivacidade da crítica que vai seguir-se.

Afirma a Câmara Corporativa, logo no começo da sua exposição, que «ninguém responsável, que se saiba, discorda do estabelecimento da indústria de azotados no nosso país e do seu alargamento até à satisfação das necessidades nacionais».

Cabe-me esclarecer que o primeiro irresponsável que discordou do estabelecimento desta indústria, por não lhe encontrar viabilidade económica, se chamava Alfredo da Silva. E, entre os muitos irresponsáveis que não se envergonham de seguir as pisadas de mestre tão grande, encontro-me agora eu. Curvámo-nos perante as razões do Estado e as necessidades de defesa nacional. Nunca acreditámos na viabilidade económica natural.

Portanto, são indispensáveis medidas de defesa da indústria, prometidas mas não executadas ainda.

Tenho pena de que, em matéria de electricidade, além do «repartidor nacional de cargas», não exista também um «repartidor nacional de cargos». Gostaria de ver condenadas a administrar qualquer das empresas nacionais fabricantes de adubos azotados as pessoas que impuseram o estabelecimento dessa indústria na base electrolítica e que, depois de o terem feito, lhes negam direito à obtenção de electricidade para trabalho a plena produção.

Não constitui favor à indústria produtora de sulfato de amónio fornecer-se-lhe energia eléctrica em condições de preço excepcionalmente baixas, visto que tais condições constituem a primeira das bases indispensáveis à existência da indústria.

Para atrair capitais particulares o Estado prometeu energia a \$06 o kilowatt, mas ela veio a ser debitada à indústria de azotados a \$12 e mais.

Na concepção oficial, a produção de amoníaco a partir da electrólise foi imposta aos fabricantes a fim de tornar economicamente viável o funcionamento das grandes centrais hidroeléctricas projectadas, por meio da obtenção de consumidor para a energia sobrando e temporária. Significa isto que, sem a instalação das fábricas de sulfato de amónio, as centrais hidroeléctricas não teriam quem aproveitasse a energia excedente — e seriam forçadas a vender mais cara a electricidade aos consumidores restantes.

Portanto, a existência de fábricas de amoníaco não representa sacrifício, mas sim benefício, para as centrais hidroeléctricas e para todos os consumidores.

Inverte os dados do problema quem afirmar o contrário.

Para compreensão perfeita do assunto por parte da opinião pública, em vez de dizer-se que a indústria de amoníaco recebe energia a preço excepcionalmente baixo, convém pôr a questão noutros termos, esclarecendo que, se essa indústria não houvesse sido criada, a água não teria aproveitamento durante parte do ano. Os 20:000 ou 30:000 contos anuais que a electroquímica paga, ou deveria pagar, às hidroeléctricas evitam que os consumidores restantes tenham de despende a mais esses 20:000 ou 30:000 contos na energia que consomem.

Não pode exigir-se à indústria de azotados que pare periodicamente ou que pague a energia mais cara, porque, em qualquer dos casos, o preço do sulfato de amónio teria de elevar-se astronômicamente em relação ao

do estrangeiro, todo ele produzido em fábricas economicamente mais felizes.

Não é admissível esta elevação de preço, nem que a lavoura portuguesa venha a ser prejudicada pela produção nacional de azotados, cuja única justificação é servir a agricultura.

E não pode esquecer-se que nos grandes países produtores de azoto os Estados instalaram as fábricas à sua custa, a maior parte dos industriais são simples arrendatários e poucos ou nenhuns têm de preocupar-se com as formidáveis amortizações que oneram a indústria portuguesa.

Não há dúvida de que a concepção oficial teórica dos empreendimentos hidroeléctricos e electroquímicos previu há doze anos a suspensão temporária da laboração electroquímica. Nessa época poderia ser industrialmente admissível, porque as circunstâncias de custo das instalações eram diversas. Mas a prática veio demonstrar que qualquer paralisação demorada constituiria agora erro económico gravíssimo, pois condenaria pura e simplesmente à ruína a indústria do sulfato de amónio.

Porquê?

Porque o processo de electrólise imposto oficialmente à indústria do amoníaco é o mais caro do Mundo em valor de equipamento, o que afecta gravemente o custo de exploração.

Mas diga-se, francamente, que este mal tem solução fácil. Tão fácil que eu preferiria realizar a própria ampliação das fábricas unicamente pelo método electrolítico se houvesse energia suficiente para evitar paralisações.

O preço do sulfato de amónio depende fortemente da quantidade produzida. A tal ponto que, trabalhando a plena capacidade durante todo o ano, a produção poderia ser viável actualmente.

O que não pode é teimar-se em concepções impraticáveis. Nem devem ignorar-se os ensinamentos da experiência industrial.

Diz-se que, em muitos países do Mundo, as fábricas de amoníaco congéneres das portuguesas, isto é, as baseadas em hidrogénio electrolítico, suspendem a laboração nos períodos de estiagem. Para que o argumento tenha valor probatório deverá ser acompanhado da indicação dos «muitos» países do Mundo onde existem tais fábricas, dos nomes destas, das suas produções efectivas, do custo de instalação de cada uma, das condições locais de produção e venda, designadamente das tarifas da energia eléctrica que consomem e das amortizações que as oneram.

Ora, praticamente, não há fábricas congéneres no estrangeiro, pois 99 por cento da produção mundial de sulfato de amónio é feita à base



de hidrogénio químico e sòmente 1 por cento a partir de hidrogénio electrolítico.

Isto mostra que o Estado impôs, há doze anos, aos fabricantes portugueses de sulfato de amónio, processo industrial sistemàticamente abandonado no estrangeiro, apenas utilizado em condições excepcionalíssimas de obtenção e aproveitamento de energia eléctrica, ou admissível na falta absoluta doutras fontes de hidrogénio.

Procedeu-se assim em Portugal, e muito bem, para tornar viável a instalação rápida das centrais hidroeléctricas. Aquele muito bem que acabo de empregar só ficará de pé se houver a coragem de aceitar as consequências e de cumprir as promessas explícitas e implícitas que os industriais receberam do Estado. Assegure-se o funcionamento permanente das fábricas de sulfato de amónio, que já não podem ser consideradas «barril do lixo» da electricidade, nem condenadas a consumir apenas a energia que não obtenha outros compradores.

Ter-se-á resolvido assim grande parte do problema. Portanto, a única divergência fundamental é a falta de garantia de laboração contínua.

A meu ver, a derivante que pretende estabelecer-se, de uma 2.<sup>a</sup> fase de instalações, para produção de hidrogénio químico, não basta à solução da crise económica das empresas.

E muito menos bastaria se, em vez de se aproveitarem para ampliação as fábricas actuais, que custaram mais de 400:000 contos e só começaram trabalhando há um ano, se quisesse construir terceira unidade.

Escreve a Câmara Corporativa que «a produção química de hidrogénio nas duas empresas existentes (Estarreja e Alferrarede) equivaleria à dispersão em duas pequenas unidades, sem possibilidade de aproveitar os gases (de *cracking*) e com difícil aproveitamento das lignites».

Quanto à dispersão, responde-se que ela constitui erro inicial, pois em vez das três fábricas do plano oficial de 1940 (Amoníaco, Ufa e Air Liquide, das quais, felizmente, só se construíram as duas primeiras), era então que deveria ter-se decidido por uma única, de capacidade pelo menos tripla. A economia de instalação e exploração seria enorme e o preço de custo do sulfato de amónio muito menor.

Entretanto, pela sugestão actual da Câmara Corporativa, a dispersão aumentaria, pois ficariam três fábricas em vez de duas. Agravar-se-ia o mal, em vez de emendá-lo, porque as instalações actuais ficariam desequilibradas e o pessoal técnico e operário não poderia ser utilizado em caso de falta de energia eléctrica.

Também deixariam de aproveitar-se elementos comuns aos dois métodos de fabrico, por exemplo edifícios, oficinas, serviços de águas e de

esgotos, subestações, aparelhagem de compressão e *contrôle*, bairros operários, etc.

Finalmente, o oxigénio proveniente da electrólise e da destilação do ar, que hoje se perde, passará a ser utilizado nos gasogénios se o processo de hidrogénio químico for instalado em Alferrarede e Estarreja.

A Sociedade de Adubos de Portugal, constituída pelo Estado com pequeníssimo capital e que só tem realizado estudos, não pode pretender sobrepor-se às duas empresas já existentes, que gastaram, repito, mais de 400:000 contos nas fábricas actuais e também possuem valiosos resultados teóricos e práticos dos estudos que constantemente efectuam.

Além disso, foi sempre princípio assente, na colaboração havida entre os interessados, incluindo os representantes do Estado, que, primeiro que tudo, era indispensável consolidar e tornar viáveis, pelo hidrogénio químico e outras medidas adequadas, as duas empresas que já tinham fábricas próprias e recentemente construídas.

Os estudos e projectos das duas fábricas actuais não são dignos de desprezo. Por exemplo, o parecer subsidiário da secção de Electricidade e combustíveis da Câmara Corporativa, datado de 7 de Novembro de 1952, afirma:

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.

Pois tenho o prazer de anunciar a VV. Ex.<sup>as</sup> que as experiências realizadas pela Ufa com antracite nacional provam o contrário. Deram resultados técnicos completamente satisfatórios, o mesmo podendo dizer-se quanto ao coque. E, no que respeita ao *fuel-oil*, há já processos de utilização em bom curso.

O coque e o *fuel-oil* têm o grave inconveniente de serem matérias-primas importadas, mas os gases de *cracking* acham-se em condições idênticas, porque provêm da destilação de petróleos brutos, também importados.

Não estão completados ainda todos os estudos económicos inerentes ao fabrico de hidrogénio químico com matérias-primas nacionais. Suponho que, utilizando estas, talvez não saia mais barato do que sairia o hidrogénio electrolítico se as fábricas pudessem trabalhar a plena produção deste último.

E suponho também que ninguém afirmou que, mesmo com electrici-

dade gratuita, o hidrogénio electrolítico seja mais caro do que o químico. O que digo, repito, e ninguém pode desmentir, é o seguinte: o preço, fixado pelo Ministério da Economia, do sulfato de amónio nacional é, para o fabricante, de 2.085\$00, igual ao pago pelo importador do produto estrangeiro, mercadoria despachada e em armazém.

Este preço de 2.085\$00 é precisamente igual àquele a que ficaria o sulfato de amónio nacional electrolítico se a electricidade fosse gratuita e se cada fábrica, por só trabalhar seis mil horas por ano, apenas produzisse 25:000 t anuais. Como, infelizmente, a energia não pode ser gratuita, o sulfato de amónio nacional custa ao fabricante 2.567\$00 por tonelada. Porque é vendido ao preço já citado de 2.085\$00, o prejuízo do fabricante é da módica quantia de 482\$00 por tonelada.

Se não houver guerra, é certa a continuação da baixa de cotações dos adubos azotados nos mercados europeus. E o problema da indústria portuguesa agravar-se-á ainda mais. Mesmo hoje, se compararmos os preços F. O. B. estrangeiros com os portugueses (cerca de 1.500\$00 por tonelada no estrangeiro, contra 2.567\$00 em Portugal), verifica-se diferença enorme superior a 1.000\$00 por tonelada!

Não estou fazendo afirmações gratuitas nem tentando vender mais caro o meu peixe. De há muito estabeleci a premissa que a indústria nacional deve servir a louvora e não prejudicá-la.

Existe uma fábrica, a do Amoníaco Português, na qual o Estado possui a maioria absoluta do capital e onde todos os administradores são seus. Melhor do que nenhuma outra, serve de campo de experiência de viabilidade económica. Portanto, o próprio Estado sabe que estou dizendo verdades inegáveis. Só o digno relator da Câmara Corporativa parece ignorá-las, ao afirmar que somos felizes, talvez porque, assoberbado pelo trabalho esgotante da elaboração do seu parecer, lhe foi impossível ouvir os representantes da indústria oficial de adubos azotados.

É possível reduzir o custo de produção nacional do sulfato de amónio? É. Já apresentei solução concreta do problema, que, infelizmente, não foi adoptada ainda. Mas o remédio nunca poderá ser o indicado no parecer da Câmara Corporativa quando diz:

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, parte pelo Fundo de Fomento Nacional. Não parece razoável que esta verba, que se pode considerar duplamente de

1.º estabelecimento — porque é imobilização em equipamento e porque é 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\$00 por tonelada.

Há lapso evidente nesta asserção. O prazo de pagamento do crédito industrial nada tem com o custo de produção, nem as amortizações dos empréstimos são incluídas neste custo. Portanto, nunca poderia reduzir-se o preço por meio do alargamento do prazo do crédito e todas as considerações e comparações seguintes do parecer são de valor nulo.

Quer no caso de capital próprio, quer no de obtido por meio de empréstimo, a contabilidade industrial onera o produto com os juros desse capital sob a rubrica, admitida oficialmente nos cálculos de custo, de «juros do capital circulante e imóvel».

Houve confusão no parecer entre amortizações de empréstimos, não incluídas nos cálculos de custo, e amortização de instalações, essas devidamente contabilizadas em tais cálculos. Mas a amortização das instalações não se calcula em dez anos e nada tem com o prazo do empréstimo. É feita em quinze ou vinte anos para o equipamento e vinte ou trinta para os edifícios... Não pode durar mais tempo, sob pena de a empresa não criar reservas suficientes para substituir equipamento e edifícios em indústrias cuja complexidade técnica e constante variação de métodos de fabrico podem forçar à substituição radical de equipamento em prazo curtíssimo.

Como exemplo, bastará dizer a este respeito que, de um momento para outro, o progresso da termofixação do azoto virá alterar profundamente os métodos actuais de fabrico e exigir novas e custosas instalações como maneira única de reduzir encargos e resistir à concorrência estrangeira. O mesmo sucederá se as pirites escassearem.

Por último, o parecer subsidiário da Câmara Corporativa versa o programa de obras na indústria de adubos azotados, para concluir, honestamente e com clareza superior à do parecer geral, que o programa de ampliar as duas fábricas actuais com hidrogénio químico tem a vantagem de melhorar algumas das instalações existentes nessas fábricas.

Em boa verdade acrescentarei que não melhora apenas algumas das

instalações: torna equilibrada a totalidade de cada fábrica; aproveita equipamento e edifícios já existentes e oxigénio agora perdido. Possui o mérito incontestável de evitar paralisações de trabalho em casos de falta de energia e os encargos correspondentes, quer de juros e amortizações industriais, quer de ordenados e salários a três turnos de pessoal que durante semanas ou meses, como sucedeu recentemente, esteve a ser retribuído pelas empresas proprietárias das fábricas paralisadas. Referi-me a três turnos porque estas fábricas laboram ininterruptamente vinte e quatro horas por dia e mantêm pessoal em número triplo daquelas que só trabalham oito horas. Entretanto, a Câmara Corporativa enumera os inconvenientes da ampliação de Estarreja e Alferrarede em comparação com a criação de uma nova fábrica da Sociedade de Adubos de Portugal:

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

Nenhuma destas objecções tem razão de ser, conforme vou demonstrar:

- 1.º As lignites de Rio Maior poderão ser utilizadas em Alferrarede, tal qual os carvões do Pejão, mas não se acha demonstrado que os gasogénios previstos pela Sap para as lignites mereçam instalação. O mais categorizado dos consultores técnicos, de nacionalidade americana, aconselhou toda a prudência. Os gases condensáveis de refinaria serão utilizáveis em Estarreja e Alferrarede. Os gases incondensáveis, conforme já aqui referi anteriormente, podem ter aplicação mais remuneradora e porventura mais útil. Igualmente as lignites de Rio Maior têm indicada a aplicação noutras indústrias depois de briquetadas. Já também expliquei que tanto aqueles gases como o coque e o *fuel-oil* são artigos de importação.

Em minha opinião pessoal, conviria, por agora, evitar as novas e formidáveis immobilizações de capital que o aproveitamento das lignites e das antracites nacionais exigiria, realizando as ampliações das fábricas de Alferrarede e Estarreja pelo processo mais económico, mesmo baseado em matéria-prima importada (gases condensáveis, *fuel-oil* ou coque). Seriam apenas instalações para tempo de paz, mas produziriam sulfato de amónio mais barato;

2.º As unidades de gaseificação não são tão pequenas quanto prevê o parecer da Câmara Corporativa, porque está averiguado que pode elevar-se a sua capacidade sem grande aumento de despesa, ou praticamente pelo mesmo custo.

Mas, mesmo que as unidades de gaseificação fossem inferiores à prevista pela Sociedade de Adubos de Portugal, o conjunto de qualquer das fábricas ser-lhe-ia superior. Só este conjunto interessa para maior equilíbrio e harmonia.

3.º Não há risco em elevar a capacidade de produção de sulfato de amónio para a totalidade de 150:000 t (quantidade que, conforme já expliquei, deve ser consumida na época em que as ampliações das fábricas entrarem em funcionamento), visto que não continuará o artificialismo, favorável aos nitratos, criado pelos bónus do Ministério da Economia. Além disso, a produção de ácido azótico e de nítrico-amoniacais pode ser feita em Estarreja e Alferrarede em condições de êxito até melhores que as da Sociedade de Adubos de Portugal, pela razão simples de que qualquer das fábricas existentes aproveitará para o efeito as suas instalações actuais. O ácido azótico somente como matéria-prima para a fabricação de explosivos não tem em Portugal consumo que justifique o fabrico. O cloreto de amónio, segundo estudos recentes da Cuf, é economicamente inviável.

Por último, duas palavras sobre o custo da instalação única de hidrogénio químico prevista no parecer da Câmara Corporativa: o orçamento de 180:000 contos fica aquém das realidades. Estou informado de que apenas para o fabrico de amoníaco se julgam necessários 203:000 contos e para o complemento nítrico mais 52:000 contos, o que elevaria o custo total a 255:000 contos.

Estou certo, por velho saber de experiência feito, que, depois da obra realizada, se verificaria ter custado muito mais. Uma das causas mais frequentes das falências ou das dificuldades económicas dos indus-

triais é o optimismo no cálculo de custo das instalações. Só demasiadamente tarde se reconhece que os encargos de capital e as amortizações de 1.º estabelecimento oneram o produto muito para além do que fora previsto.

Sr. Presidente: quer a constituição de novas sociedades com participação do Estado, quer o financiamento das empresas integradas no Plano de Fomento, medidas previstas nesta base IV, constituem fórmula adequada de abreviar a realização do programa industrial.

Mas, quando vejo a simplicidade encantadora com que na Câmara Corporativa se pôs e dispôs em relação à indústria de azotados — que, infelizmente, conheço menos mal —, ponho-me a pensar no que poderá estar acontecendo, ou virá a acontecer, em relação àquelas de que nada sei.

Torna-se indispensável grande prudência na aplicação dos capitais do Estado e particulares. Não me canso de repetir que é conveniente acostumarmo-nos à ideia de remunerar o capital privado, única forma de atraí-lo aos grandes empreendimentos e melhorar o rendimento nacional. A indústria cria-se para ganhar dinheiro, distribuir dividendos e constituir reservas que permitam resistir às crises e progredir técnica e economicamente.

Não bastam palavras. Não basta criar indústrias. É imprescindível não as abandonar à sua sorte. Defendamo-las e demos-lhes meios definitivos de vida, em vez de se adoptarem expedientes precários. Também não pode o Estado criar hoje uma indústria para amanhã fecundar ele próprio o concorrente que a arruinará.

Sòmente assim se cumprirão as promessas feitas e se fornecerão exemplos aliciantes, em vez de desoladores. E só assim se evitará que o Estado ande a ter que financiar empresas devido à falta de confiança do capital privado.

Tenho dito.

O Sr. *Presidente*: — Continua em discussão.

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — É apenas uma nota. A Câmara Corporativa sugere quanto à alínea 4) uma proposta de alteração que pode ser feita perfeitamente pela Comissão de Redacção.

O Sr. *Presidente*: — Se mais nenhum dos Srs. Deputados deseja usar da palavra, vai votar-se.

*Submetida à votação, foi aprovada.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão a base V. Não há na Mesa qualquer proposta de alteração a esta base.

*Submetida à votação, foi aprovada.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão a base VI. Não há na Mesa qualquer proposta de alteração a esta base.

O Sr. *Melo Machado*: — Sr. *Presidente*: nesta base o n.º 2 diz que será revisto o regime jurídico em vigor de novos empreendimentos, incluindo as condições de financiamento relativamente à exploração das obras de rega, à colonização interna e electrificação.

A Câmara Corporativa diz que não compreende o que é o regime jurídico da electrificação, visto que ele consta da Lei n.º 2.002.

Eu gostaria que o Sr. Dr. Mário de Figueiredo, se pudesse, esclarecesse a Assembleia sobre o significado exacto do regime jurídico em relação à electrificação.

O Sr. *Presidente*: — Quer V. Ex.<sup>a</sup>, Sr. Deputado Mário de Figueiredo, prestar o esclarecimento pedido pelo Sr. Deputado Melo Machado?

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Quero, e creio que posso prestá-lo, porque se o não pudesse fazer di-lo-ia.

A razão essencial da passagem «será revisto, antes de lançados novos empreendimentos, o regime jurídico» é que, se VV. Ex.<sup>as</sup> me permitem a fórmula, que talvez seja pouco diplomática, é uma espécie de coacção sobre os serviços, que não traz nenhum inconveniente relativamente à execução do Plano.

VV. Ex.<sup>as</sup> sabem que muitos dos empreendimentos previstos no Plano estão já em execução e a disposição só rege para novos empreendimentos.

O Governo está assegurado de que pode gastar a dotação que prevê para o próximo ano com os empreendimentos já em começo de execução e supõe que um ano será suficiente para que se estabeleça a regulamentação aí prevista.

De que se trata? Trata-se de regulamentação de várias leis — não me refiro a todas, porque o Sr. Deputado Melo Machado só pediu esclarecimentos quanto à electrificação, e pediu esclarecimentos em consequência da dúvida suscitada pela Câmara Corporativa.

A razão é esta: é que, quanto à rede de pequena distribuição, im-



porta estabelecer os critérios dentro dos quais haja de fazer-se o financiamento, quer se trate de concessionários câmaras municipais, quer se trate de concessionários empresas particulares.

Antes de isso se fazer o Governo não pode mover-se dentro de critérios dotados de certa uniformidade. É em vista de atingir o resultado de se encontrarem critérios dentro dos quais o Governo possa mover-se com certa uniformidade que importa fazer-se essa regulamentação.

Podia continuar o esclarecimento e dispor a razão por que o mesmo regime deve estender-se à colonização interna e às obras de rega, mas, desde que esse esclarecimento me não é pedido, é porque ele saltou imediatamente aos olhos dos Srs. Deputados. Quanto à electrificação, o esclarecimento que neste momento posso prestar a V. Ex.<sup>a</sup> é este.

O Sr. *Melo Machado*: — Quero agradecer o esclarecimento prestado pelo Sr. Deputado Mário de Figueiredo, através do qual a Assembleia pôde assim verificar que não se tratava de alterar a Lei n.º 2.022, mas de estabelecer disposições regulamentares.

Será isto, Sr. Dr. Mário de Figueiredo?

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Exactamente.

O Sr. *Presidente*: — Continua em discussão a base VI.

*Pausa.*

O Sr. *Presidente*: — Se mais nenhum dos Srs. Deputados deseja usar da palavra, vai votar-se.

*Submetida à votação, foi aprovada a base VI.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão a base VII.

*Pausa.*

O Sr. *Presidente*: — Se nenhum de VV. Ex.<sup>as</sup> deseja usar da palavra sobre esta base, vai votar-se.

*Submetida à votação, foi aprovada a base VII.*

O Sr. *Presidente*: — Está em discussão a base VIII. Sobre esta base

há na Mesa uma proposta apresentada pelo Sr. Deputado Mário de Figueiredo, que vai ser lida.

*Foi lida.*

O Sr. *Mário de Figueiredo*: — Sr. Presidente: eu pedi a palavra apenas para esclarecer a razão dessa proposta de alteração.

Podia entrar-se em dúvida sobre se a mobilização dos investimentos a fazer no ultramar, e os próprios investimentos, quer dizer, o emprego do montante corresponde a esses financiamentos, deve ser feito pelos governos. Ora, por esta alteração fico assim esclarecido que quem faz a mobilização são os governos, para eles mesmo empregarem os fundos ou para serem empregados por empresas privadas.

Por isso se diz nessa proposta:

*Leu.*

Aqui têm VV. Ex.<sup>as</sup> as razões que me levaram a apresentar essa proposta de alteração.

Tenho dito.

O Sr. *Presidente*: — Como não há mais ninguém inscrito, vai votar-se.

*Submetida à votação, foi aprovada a base VIII com a emenda ao n.º 3.º apresentada pelo Sr. Deputado Mário de Figueiredo.*

O Sr. *Presidente*: — Estão em discussão as bases IX e X. Sobre estas bases não há na Mesa qualquer proposta de alteração.

*Submetidas à votação, foram aprovadas, sem discussão, as bases IX e X.*

O Sr. *Presidente*: — Srs. Deputados: ficar-me-ia a pesar na consciência que no fim deste magnífico esforço da Câmara eu não tivesse uma palavra de justiça pelo trabalho realizado. Direi, por isso, sinceramente que ela correspondeu aos elevados intentos do Governo e à importância do assunto que lhe foi proposto.

No seu conjunto, a proposta de lei e o relatório que a precede, o parecer da Câmara Corporativa e os discursos aqui proferidos ao longo

do debate constituem um documento notável de um trabalho sério e construtivo.

Felicito a Assembleia pelo seu esforço, pelo alto relevo que soube dar ao debate, pela sua compreensão da transcendência dos problemas postos. Mas devo, acompanhando as manifestações dos oradores que subiram à tribuna, felicitar o Governo pela sua iniciativa. E, se me é permitido, aproveito o ensejo para dar expressão, embora fugidia, a uma reflexão amarga que os acontecimentos me trazem ao espírito, acontecimentos que parecem justificar a eterna contradição hegeliana da tese e da antítese.

Tem a Nação um Governo que, ao mesmo passo que, com este Plano de Fomento, dá novo vigor à reconstrução material do País e vai lançando, sem desfalecimento, as bases indispensáveis à melhoria das nossas condições de vida, promulga as medidas legislativas e prevê os meios financeiros necessários para o combate decisivo aos restos de analfabetismo que ainda sobrevivem como vergonha de épocas passadas; e, atento a todas as oportunidades de firmar o prestígio do País, esmerou-se em imprimir às comemorações centenárias da morte de S. Francisco Xavier, em Goa, um esplendor e uma ressonância que iluminassem todo o Oriente e alcançassem para a nossa missão no Mundo as atenções universais.

Mas tem também quem, dentro dela, baldadamente se consuma na inglória tarefa de tentar a perturbação, a desordem e a destruição. A estes deixemo-los, meus senhores, que se consumam na negação, no ódio e na impotência. E continuemos a opor-lhes a obra positiva da Revolução, no afã de legarmos às gerações futuras uma herança espiritual e material melhor que aquela que herdámos do passado e de prepararmos para todos um Portugal de amanhã melhor que o de hoje e que o de ontem.

Será este, perante a consciência moral da Nação e perante a História, o nosso melhor título de orgulho e também a nossa... vingança.

Renovo ao Governo e a VV. Ex.<sup>as</sup> as mais calorosas felicitações.