

Economia e Finanças

Para a valorisação e aproveitamento das riquezas inexploradas que o paiz oferece á grei e que com tanta facilidade lhe poderiam conferir uma abundância nunca sonhada, é indispensavel, antes de tudo, resolver os problemas da energia e dos transportes.

A nossa reconstituição económica e o abastecimento nacional pelas forças da nossa própria produção, não se podem levar a termo num prazo curto e sem se estabelecer, previamente, um plano geral de medidas de fomento, em que se dê ás mais urgentes e ás mais fundamentais a primazia a que têm jús.

Estabelecer a ordem, disciplinar as actividades e os espiritos, instituir a paz nas consciências é tão sómen e uma obra preparatória. A ordem não evita a fome e a fome espalha a desordem.

Não se póde, consequentemente, dizer que o problema da colectividade se resume num problema de ordem.

Esta tem de existir como uma condição essencial à vida, mas é em si insufficiente para intensificar a produção, para fazer aumentar o rendimento do trabalho, para restabelecer o equilibrio económico, sem o qual é impossivel manter o equilibrio das forças sociais.

Esse perdido equilibrio, só pelo aumento da riqueza publica e privada e pela sua repartição equitativa, se poderá restabelecer. É impossivel repartir o que se não produz. O numerário não constitue riqueza—é crédito. Procurar satisfazer as necessidades mais intensas da grei com notas do banco ou bilhetes do tesouro é adiar a crise e preparar para um futuro, cada vez mais próximo, a eclosão tempestuosa de todas as causas de desagregação social.

Para esta obra de trabalho colectivo que se impõe, como a necessidade de viver, dois esforços é mister que se conjuguem—o do indivíduo e o do Estado.

Ao Estado cumpre preparar as condições do meio, por fôrma a que a actividade individual seja fecunda. Ao indivíduo pertence aproveitar as condições que lhe são oferecidas e, pela sua iniciativa, perseverança e intelligência, numa luta sem desfalecimentos, animado por uma fé inquebrantavel, transformar a riqueza bruta que se perde e jaz esquecida em toda a parte, realizando uma obra constructiva que nos dê a abundância e a prosperidade.

Não póde o indivíduo exigir tudo do Estado; não póde o

Estado reduzir a sua acção a uma má acção política, relegando para o indivíduo o trabalho titânico da sua própria salvação.

Dentre a parcela que àquêlê cabe nesta partilha de realisações immediatas, impõem-se, como mais urgentes, por revestem a natureza de actos preparatórios, as medidas de fomento em matéria de energia e de transportes.

A energia, a fôrça motriz, é o elemento primário de todo o esforço creador. Os transportes representam a facilidade do abastecimento das matérias primas e subsidiárias e a garantia da valorisação do producto pela sua condução aos mercados em que a sua falta mais se faz sentir.

Duas são as grandes fontes de energia—o carvão e as quedas de água.

Portugal não tem carvão, pelo menos de qualidade que assegure á indústria que o empregar uma compensação da inferioridade do seu poder de aquecimento na baixa do seu preço de custo.

O que se tem verificado na prática é que, mesmo com o câmbio na divisa em que hoje se encontra, é preferivel adquirir carvão inglez a um preço elevadissimo, do que carvão nacional, cujo custo de extracção, mercê de causas múltiplas, sendo a principal a alta dos salários, necessariamente tem de ser vendido por um preço que, de maneira alguma, compensa o industrial da sua qualidade inferior.

Assim se explica que, existindo entre nós diversos jazigos carboniferos de antracite e carvão de pedra, não haja uma exploração intensa dos mesmos e antes se verifique, por parte das respectivas empresas, um justificado receio de que os capitais nelas comprometidos não possam nunca colher um juro compensador. A exploração é, por este motivo, rotineira, insufficiente, e muito aleatoria nos seus resultados lucrativos.

Dai a necessidade de se efectuar uma importação cada vez maior de carvão estrangeiro, que só por si justificaria, em parte, a tremenda baixa cambial que nos asfixia.

Mas se o carvão nos falta, sobeja-nos, como uma esperança redentora, a possibilidade do aproveitamento da hulha branca.

É ai, na verdade, que deve estar a fonte da energia barata e abundante de que a nossa indústria carece para se desenvolver e progredir.

Uma vez estabelecido, primeiro pela lei de 27 de Maio

e depois pela lei de 10 de Maio de 1919, o regimen juridico da concessão da energia das águas correntes, e reguladas as condições do seu aproveitamento, cumpre ao Estado entrar abertamente no campo da protecção dos empreendimentos hidro-eléctricos.

Em primeiro lugar, urge resolver, dentro de uma fórmula justa e económica, o problema do aproveitamento dos lanços internacionais dos rios Douro e Tejo.

É esta a questão mais complexa e mais grave que o representante de Portugal em Hespanha terá de solucionar sem demora, acautelando, por um lado, os nossos legítimos interesses e não consentindo, por outro, que sejam satisfeitos os apetites insofridos daqueles que nas concessões só vêem meios de especular na bolsa ou de realizar lucros fabulosos pela transferência pura e simples dos direitos que fizeram reconhecer.

Talvez, por isso, eu me incline a que as obras sejam levadas a efeito pelos dois Estados interessados, os quais depois arrendarão, como entenderem, e a todos aqueles que dela necessitem, a parte que lhes couber a cada um da energia produzida.

Neste momento, não quero discutir qual será a fórmula mais isenta de defeitos, pretendo é assinalar a necessidade de se estabelecer uma solução pratica e perfeitamente viavel.

Ao mesmo tempo, carece o Estado de anular ou reduzir sensivelmente os tremendos encargos aduaneiros que hoje atingem o material eléctrico.

Com um câmbio que decupla por vezes o custo da maquinaria a importar, com direitos alfandegarios exageradissimos e transportes caros, não ha possibilidade de os particulares executarem as obras necessarias ao rapido aproveitamento das suas concessões.

Que o Estado atenda tambem este facto e lhe facilite a importação do material necessario às instalações, na certeza de que uma transitória redução do rendimento alfandegario será depois altamente compensada pelo aumento consideravel da matéria nova a colectar.

Na energia hidro-electrica está o futuro da nossa indústria. É necessario abastecer os grandes centros fabris e urbanos e levar até à oficina doméstica a força motriz que ha de permitir que o operario que trabalha no domicilio, jugulado por todas as dependências, se transforme num pequeno productor autonomo.

Basta, para isso, que a difusão da energia hidro-eléctrica corresponda um largo desenvolvimento do crédito industrial.

* * *

A par do problema hidro-eléctrico, enunciamos, entre os problemas económicos de solução mais urgente, o dos transportes, tanto pela via ordinaria como pela via acelerada, compreendendo ainda sob a mesma rubrica a questão dos portos de mar.

Entre os países da Europa e quanto ao número de quilómetros da sua rede ferroviária, considerada em função da superficie territorial e da população, Portugal ocupa um dos últimos lugares, senão o último.

Deficientissima é também a nossa rede de estradas. Para o provar basta dizer que ainda há hoje centros de população relativamente importantes que distam mais de trinta quilómetros do último trôço de estrada construida.

Quanto a portos de mar, não obstante a extensão da nossa costa e os abrigos naturais que ela oferece, só dois possuímos dignos de referência — o de Lisboa e o de Leixões — mas a qualquer deles faltam os requisitos indispensáveis.

Em matéria de transportes, dadas as dificuldades financeiras com que se luta, é meu parecer que, antes de mais nada, carecemos de conservar o que possuímos e reparar o que o tempo e a incúria dos homens deixaram deteriorar.

A obra inicial terá de ser uma obra de conservação e de reparação, para, seguidamente, se poder intensificar o tráfego, mesmo antes de se construírem novas linhas, de se abrirem mais estradas, de se crearem outros portos.

A morosidade e dificuldade nos transportes de matérias primas, géneros e produtos manufacturados é uma das causas mais sensíveis da nossa crise económica.

É indispensável dotar as nossas linhas férreas de material suficiente para se descongestionarem as estações onde os géneros apodrecem e os produtos se desvalorizam por nunca chegarem a tempo aos mercados a que se destinam.

Só depois de termos as linhas férreas hoje existentes em

condições de multiplicarem o seu movimento, de harmonia com as exigências da circulação das riquezas e trânsito de passageiros, é que será lícito pensar em construir novas linhas, o menos que sociedades particulares se não queiram lançar, por si só, nessas empresas, dispensando mesmo a garantia de juro, que a prática tem demonstrado constituir um factor de rotina, por falta de incentivo ao desenvolvimento da exploração.

No entretanto, é o momento de ultimar os estudos já iniciados e preparar novos traçados, sobretudo de linhas de penetração que ponham em contacto os grandes centros fabris com as linhas de curso internacional e com os portos de mar mais próximos desses mesmos centros, por forma a que alguns deles, como, por exemplo, Gouveia e Ceia, não continuem, para todo o sempre, destituídos de meios de comunicação rápidos e económicos.

Estes estudos devem estar concluidos em breve tempo, para se não perder a oportunidade de os efectivar logo que ela se ofereça em condições mais vantajosas do que as atuais.

Em matéria de estradas, como em caminhos de ferro, o que se nos apresenta mais inadiável é a conservação das existentes e a reparação imediata daquelas que, mercê de um abandono quasi criminoso, se encontram por completo intransitáveis. Findo este trabalho, é que poderemos pensar em concluir as já começadas, para, em seguida, se dar inicio à construção daquelas que representem uma verdadeira necessidade da economia local.

Em matéria de comunicações pela via ordinária, há ainda que tornar efectiva uma larga descentralisação administrativa, confiando às autarquias locais a administração dos serviços das estradas que mais directamente lhes respeitarem concedendo-lhes, ao mesmo tempo, os meios indispensáveis para a sua conservação.

Sobre portos de mar não basta, tambem, criar juntas autónomas e entregar-lhes a superintendência e direcção das obras e exploração do porto. É indispensável dotar esses organismos de faculdades e de elementos de acção, de maneira a poderem levar a termo todas as reformas.

Faça-se de Lisboa e Leixões dois grandes portos internacionais; criem-se na Figueira e em Aveiro, pelo menos, dois portos regionais, em condições de darem saída aos produtos agrícolas e industriais do centro de Portugal, e ter-se há contribuido por uma forma decisiva para o nosso engrandecimento não só económico, mas também político.

Tudo que atrás fica ligeiramente enunciado está dito eredito. Muitos, senão todos, os estudos que referimos se encontram feitos por engenheiros distintissimos.

Haja somente a intuição e a intelligência de aproveitar esses trabalhos e lhes dar uma sábia e prudente execução.

Reputamos, como dito é, os problemas da energia hidro-electrica e o dos transportes, como os mais necessários, por serem fundamentais e constituírem verdadeiramente factores de preparação.

Antes de os resolvermos, não podemos e não devemos ir mais além, a não ser que queiramos comprometer o futuro de todas as iniciativas.

Uma vez assente este plano, o método que deve presidir à sua execução é simples e intuitivo: — conservar e reparar o que possuímos; intensificar a sua exploração e aumentar o seu rendimento; e só depois poderemos iniciar a obra nova, começando, pela que reveste uma natureza complementar do que já hoje existe, para, mais tarde, nos lançarmos, então, com pleno éxito, ao trabalho verdadeiramente criador, noteados sempre pelo princípio de que são as necessidades mais intensas as que primeiro devem ser satisfeitas e os interesses mais gerais os que primeiro devem ser protegidos.

Paralelamente à resolução metódica e gradual dos problemas dos transportes e do aproveitamento da energia das águas correntes, faça-se um largo inquérito económico que facilite uma justa reforma pautal e transforme-se numa realidade útil o crédito agrícola e industrial.

Com energia barata e em quantidade suficiente, com crédito para que as iniciativas não morram estéréis, com uma rede de comunicações que facilite o transporte de mercadorias e matérias primas e com um sistema proteccionista não muito oneroso, não conseguiremos reconquistar o mundo, mas, por certo, legaremos aos vindouros a felicidade que se alcança pelo trabalho, a paz e a abundância.

AZEREDO PERDIGÃO