REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 422-(f)

Senhores Deputados. — A vossa comissão do Orçamento, foi submetida a proposta orçamental do Ministério da Marinha para o ano económico de 1920–1921, bem como as alterações introduzidas na respectiva despesa pelo Ministro das Finanças em 26 de Fevereiro de 1920, uma e outras já impressas e publicadas. Compulsando aquela e estas, vê-se que a despesa total fixada na proposta referida em 26:882.540$89, sendo para a ordinária 17:347.253$37 e extraordinária 9:535.287$52, foi pelas alterações, diminuída de 10:086.199$, cabendo 2:441.055$ à ordinária e 7:645.144$ à extraordinária.

Nas condições de extrema gravidade em que se encontram as finanças do Estado, o critério da comissão é, como não podia deixar de ser, da mais estrita economia. Sucede, porêm, que algumas das reduções feitas, o foram sem o necessário estudo e ponderação, obedecendo apenas ao propósito simplista de cortar, sem atender à natureza própria dos serviços que as verbas consignadas pretendem garantir, se êsses serviços sofrem ou não na sua regularidade, se se interrompem, se param, sem curar das perturbações e inconvenientes, muitas vezes graves, que daí possam resultar. Esta leveza de ânimo com que se reduz a proporções inaceitáveis o orçamento da marinha vem de longe e não pode ser causa de espanto em 1920.

Num país em que aos estadistas que se sucedem no poder em vertiginosa carreira não chegou ainda a noção de que o equilíbrio orçamental é a base essencial de toda a administração séria, não pode surpreender que se não compreenda que Portugal, disponha duma extensa costa marítima, terceira potência colonial do mundo, vivendo hoje, como sempre, quási exclusivamente pelo mar, precisa não só de uma grande frota de comércio, mas também duma suficiente marinha de fiscalização e policiamento das suas vastíssimas águas territoriais durante a paz, como de combate e pelo menos defeza dessas mesmas águas em caso de guerra, além da protecção dos navios mercantes nacionais. O contrário disto, que é o que se vem praticando de longa data, envolve-nos por igual na vergonha máxima de não dispormos dos meios mais elementares de repelir uma sempre possível afronta ou assalto a qualquer ponto do extenso território português espalhado pelo mundo, ou na ignomínia que por tam repetida já não belisca a nossa sensibilidade, de termos que recorrer, a curtos intervalos, à mão protectora de uma nação amiga. Portanto não estranhamos os cortes, como não estranhamos a exigùidade da dotação orçamental do Ministério da Marinha, que temos presente. De entre os países europeus só somos igualados em exiguidade nesta matéria pela Dinamarca com a sua dotação de 15:000.000$, em 1914; mas que hoje deve estar mais que dobrada. A Holanda, cujas circunstâncias se parecem muito com as de Portugal, como nação colonial e marítima, teve no seu Orçamento para 1919–20 a verba de 38:000.000$ para despesa ordinária e a de 76:000.000$ para novas construções ou seja um total de 114:000.000$. Neste capítulo nós temos desde largos anos batido o *record* da insuficiência como preparação dos elemen-

tos materiais da nossa marinha de guerra, que vê continuadamente diminuir e envelhecer os seus navios sem serem substituídos.

Da exiguidade das verbas destinadas à aquisição, reparação e conservação do nosso material naval resulta em primeira consequência o estado lastimável a que chegou a marinha de guerra portuguesa. Dos cruzadores, ainda conseguem andar: o velho *S. Gabriel*, pequeno navio de 1:800 toneladas, gasto e *démodé*, tipo abandonado até pelos próprios franceses que o construíram, que neste momento se arrasta numa comissão de representação às duas Américas, onde os nossos oficiais e marinheiros nos honrarão certamente como sempre; mas o barco irá mais uma vez atestar perante os olhos de portugueses e americanos a insuficiência e a incúria actuais dos que foram os primeiros navegadores do mundo; e o *Vasco da Gama*, essa histórica relíquia, venerando exemplar que os erros crassos da administração pública quási transformou num verdadeiro símbolo do país.

Há um aviso *5 de Outubro*, empregado em trabalhos hidrográficos, 2 contra-torpedeiros de 670 toneladas que prestaram bons serviços durante a guerra, 4 submarinos de costa, do tipo mínimo italiano, 4 canhoneiras de 400 toneladas, construídas no arsenal, destinadas ao serviço colonial, mal armadas e que andam na fiscalização dos mares do continente e ilhas à falta de melhor, e uma variada série de pequenas canhoneiras, lanchas-canhoneiras, vapores e rebocadores na sua grande maioria velhos e assucatados, que fazem o que lhes permite o seu estado de conservação, nas costas, portos e rios do ultramar e continente. Cumpre acrescentar o cruzador auxiliar *Pedro Nunes*, disfarce do célebre *Malange*, de 1889, pertencente à Companhia Nacional de Navegação, requisitado a esta, desde a nossa entrada na guerra.

Tal é o triste e edificante mostruário da nossa miséria em material naval. Podem calcular quanta vontade quanta abnegação, quanto espírito de sacrifício e dedicação pela Pátria sejam precisos aos oficiais e marinheiros que compõem as suas guarnições, para dêles tirarem algum proveito e em tais navios se baterem e morrerem. Somos o único país do mundo nestas condições. Não temos um só verdadeiro navio de combate moderno e dos que possuímos raros são os que nos não envergonham quando postos em confronto com os similares das outras nações.

No entanto, apesar da insuficiência de todo êste material, êle trabalha e faz serviço útil; e para isso consome, tem despesas avultadas; e êsses navios são guarnecidos por numerosos oficiais e marinheiros de várias graduações e aptidões especiais. Há ainda os estabelecimentos fabris indispensáveis às construções e reparações de toda a ordem, à preparação dos armamentos, depósitos de material fixo e de consumo, as escolas preparatórias do pessoal, todo êle especializado, os departamentos e as capitanias dos portos, os centros da aviação marítima, os faróis, os hospitais, as repartições pròpriamente de caracter burocrático no Ministério, os reformados, o carvão, o ágio do ouro, etc. E assim se justifica a verba importante que constitui a totalidade do orçamento da marinha; mas que, repetimos, está longe de corresponder às necessidades que deviam ser sagradas para um país com tam extensa costa de mar por êsse mundo fora como sucede a Portugal.

*

Impõe-se portanto um exame consciencioso às reduções feitas, e às próprias verbas sôbre que elas incidiram.

No capítulo 1.º, artigo 6.º, o Ministro das Finanças de 26 de Fevereiro cortou 100.000$ nos prés das praças da armada, visando especialmente a diferença de vencimentos de embarque no Tejo e fora dêste, as gratificações de readmissão e as de classe. Esta redução conduz imediatamente à inacção dos navios, à permanência no pôrto de Lisboa inconveniente por vários títulos.

Pois neste artigo torna-se preciso aumentar a quantia de 618.336$ de auxílio para fardamento a 4:294 praças, na razão de 144$ por cada, em virtude do determinado no decreto n.º 6:479, de 29 de Março de 1920. No artigo 8.º torna-se indispensável acrescentar 264.123$12 ou sejam 175.778$52 de diferença no cus-

to da ração a dinheiro, na razão $40(3) em 436.175 rações; e de 88.344$60 de diferença do custo da ração a géneros, na razão de 06$ em 1.472:410 rações. decreto n.º 6:480, de 29 de Março de 1920.

No artigo 9.º fez o referido Ministro um refôrço de 300.000$ na verba para combustíveis; mas faz uma redução de 361.000$ nas despesas gerais.

Como o refôrço é por completo absorvido pelo aumento dos direitos aduaneiros, fretes, carga e descarga e prémio do óuro, a redução proposta vai causar a confusão nos serviços que já viviam dificilmente sob a rubrica «Despesas gerais».

Uma delas, a de «Material para Navios» é diminuída inexorávelmente de 150.000$ e a de reparação de navios não feita no Arsenal em 50.000$. Sôbre a primeira não diremos mais do que já dissemos acima, só vem agravar o mal.

Quanto à segunda é um êrro económico. O nosso Arsenal da Marinha, como todos os estabelecimentos fabris do Estado, produz entre duas e três vezes mais caro e gasta muito mais tempo do que a indústria particular. O recurso a esta é por isso e sempre um acto de boa administração.

No artigo 11.º foi cortada também a quantia de 8.000$ na verba orçamentada para despesas gerais das Escolas Naval e Auxiliar de Marinha e 10.000$ nas da Escola de Torpedos. Devemos notar que a Escola Naval precisa absolutamente de vários aparelhos de demonstração, sem os quais muito sofre o ensino, e que não póde adquirir até agora devido à escassez da sua dotação.

Das outras poderíamos dizer o mesmo. O Conselho Administrativo da Escola de Marinheiros do Sul declara ser absolutamente indispensável a verba de 10.000$.

No artigo 13.º para despesas gerais do Hospital da Marinha pede a contabilidade um refôrço de 90.000$ na verba orçada, visto o aumento de entradas e hospitalização de doentes ter-se acentuado enormemente nos últimos tempos, e acrescendo que o preço de todo o complexo material fixo e de consumo subiu além de todos os limites possíveis de prever, a ponto de ter atingido já o despêndio no ano corrente a importância de 180.000$.

No artigo 14.º, semelhantemente, há que aumentar, como informa a referida contabilidade, a quantia de 1.150$, correspondente à diferença de vencimento de um chefe de repartição do Instituto de Socorros a Náufragos, que por decreto de 10 de Maio de 1919, confirmado pela Procuradoria Geral da República, tem direito a recebê-la.

No artigo 15.º aparece nas reduções de Fevereiro cortada a verba de construção e reparação de faróis, em 157.000$. Trata-se duma despesa de fomento. Sem faróis, a navegação faz-se dificilmente; e hoje dada a economia de tempo que é preciso fazer em todas as formas da nossa actividade, a segurança que exíge o tráfego marítimo e as grandes velocidades, não são já admissíveis as *costas negras*, como em tempos os estrangeiros chamavam à de Portugal. Temos de acompanhar o movimento geral. A farolagem das costas marítimas faz parte de convenções internacionais que é forçoso cumprir e é um expoente de civilização a forma como os diversos países têm iluminadas as suas águas territoriais. Ultimamente o Govêrno Inglês solicitou do nosso a colocação de determinados faróis. Um dêsses foi há poucos meses inaugurado na Horta.

Várias reclamações tem chegado ao Govêrno Português contra a falta de farolamento em certos pontos de primacial importância para a navegação transatlântica. De entre êsses cumpre destacar o Farol da Ponta do Castelo, a W da Ilha de Santa Maria, nos Açôres, o qual deve ter um sector de resguardo sôbre as Formigas, perigosíssimos baixos ao N. E. da mesma ilha. Outro é o das Flores, ao N. W. abrangendo a Ilha do Corvo, contra a falta do qual constantemente aparecem queixas que em nada nos prestigiam como país civilizado. A instalação da Ponta do Pargo, na Madeira, está pronta pelo que respeita ao edifício e à respectiva tôrre; mas falta-lhe o melhor: a lanterna. Estas verbas que afectam serviços de carácter económico internacional, como a navegação, os transportes marítimos, tem de ser estudadas com extremo critério e conhecimento de causa, sem o que verdadeiras vergonhas recaem sôbre o país português. O referido corte por isso não deve manter-se.

No artigo 17.º, «Despesas gerais dos departamentos», fez o Ministro das Finanças a redução de 90.500$. Dêstes fo-

ram bem cortados 5.000$ para alimentação de presos por transgressões, e 40.000$ para aluguer de embarcações destinadas à polícia marítima no Douro e em Leixões, que realmente se verifica serem dispensáveis. Quanto aos 40.000$ cortados na mesma rubrica em Lisboa não se compreende, visto como a verba orçada de 122.610$ corresponde exactamente aos contratos feitos; tem de pagar-se.

Estas verbas, afectas ao serviço dos departamentos e capitanias, são de fomento, porque tendem essencialmente a regular o movimento marítimo, em especial o de comércio, e, portanto, influindo de forma directa na economia do país. Pois na rubrica «Capitanias e delegações da Madeira e Açôres» foi reduzida a quantia de 1.000$, quando é certo que as verbas orçadas são miseráveis, não chegam para as necessidades mais imperiosas. O serviço de pilotagem, o mais importante dos que se fazem num pôrto de mar, é executado em velhas embarcações de remos, sem condições, como há cinqùenta anos. Uma autêntica vergonha! Outro serviço que urge montar nos portos das ilhas é o da polícia marítima. São constantes as reclamações pela sua falta. De resto, tem de aumentar-se neste artigo a diferença de vencimentos para fardamento aos cabos de mar da polícia marítima de Lisboa, por motivo do decreto, já citado, n.º 6:479, na importância de 5.821$80, e para idêntico pessoal, no Douro e Leixões, 5.239$62, ou seja um total de 11.061$42.

No artigo 20.º cortou o Ministro 170.000$ das «Despesas gerais dos centros de aviação marítima». Vem a pêlo confessar que desgraçadamente continuamos sem critério fixado acêrca do que mais convêm ao nosso país nesta matéria. Tam depressa nos lançamos na fantasia mirabolante de pretensos *records* de travessia do Atlântico e longos vôos, para o que seria preciso um material que não temos, ou quantias consideráveis, de que não podemos dispor sem praticarmos um acto caracterizado de loucura perdulária, ou nos botamos a cortar pequenas verbas de instalação e despesas gerais.

Entendemos que convêm, duma vez para sempre, fixar o critério que deve guiar o estabelecimento da aviação em todo o país. Precisamos, em primeiro lugar, separar os serviços pròpriamente de carácter militar dos que podem ser praticados por elementos civis; montar aqueles por forma a treinar, instruir o pessoal e preparar um certo material que permita o policiamento bastante em tempo de paz, servindo de base a maior desenvolvimento na emergência duma guerra, e conceder, mediante concurso, a entidades particulares os serviços de tráfego comercial, de passageiros, postais, etc.

No artigo 21.º foram reduzidos, no «Pessoal fabril», 460.000$, e nada temos a objectar, se bem que, duma forma geral, voltaremos a fazer-lhe referência quando tratarmos dos estabelecimentos fabris. O mesmo diremos dos cortes no artigo 22.º, onde a redução foi de 437.555$. Todavia, a diminuição de 2.000$ na verba dos serviços da hora oficial, ainda na sua fase de instalação, não é de receber.

No artigo 23.º, capítulo das «Classes inactivas», foram cortados 20.000$ na verba de previsão para reformas. A justeza dessa previsão ou dêsse corte poderá conhecer-se no decorrer do ano económico.

No artigo 31.º não houve cortes. A Imprensa Nacional, todavia, tendo encarecido enormemente o custo dos materiais e a mão de obra, exige uma quantia maior pelos trabalhos tipográficos e de impressão de todos os Ministérios. O aumento para o da Marinha é calculado em 52.000$.

No artigo 33.º sucede o mesmo com a verba destinada à compra de condecorações, para cuja aquisição a Contabilidade informa serem precisos mais 15.000$.

No artigo 34.º, capítulo dos «Encargos gerais do Ministério», o Ministro das Finanças, de Fevereiro, cortou 800.000$ na verba destinada ao pagamento do prémio do ouro. Como, porém, o câmbio se agravou depois consideràvelmente, esta redução não poderá manter-se. Tanto assim é que a referida Contabilidade do Ministério da Marinha reclama já a quantia de 1:000.000$ para no artigo 35.º reforçar a verba de «Despesas de exercícios findos» e poder pagar ao Ministério das Finanças cambiais do ano económico de 1919-1920, em dívida desde Julho de 1919.

Aqui terminamos o rápido exame feito às alterações já introduzidas pelo Minis-

tro de 26 de Fevereiro, ou a fazer, porventura, na «Despesa ordinária».

*

Vejamos agora na «Despesa extraordinária»:

No capítulo 1.º cortou o Ministro 143.000$ nos 177.000$ do total. Escaparam as verbas destinadas à estação central eléctrica de Vale do Zebro e à construção duma casa no posto da telegrafia sem fios de Monsanto. Os 10.000$ para as pirâmides permanentes na ria de Aveiro, que servem de pontos de referência aos serviços oficiais, não deveriam ter sido eliminados.

No capítulo 2.º, «Material radiotelegráfico», a verba orçamentada é de 20.000$. Nesta data a despesa já efectuada com os postos do Arsenal de Marinha, Serra de Monsanto, Cabo da Roca, Sagres e outros já atingiu 76.000$, informa a Contabilidade, e pede, portanto, um reforço de 80.000$, elevando assim a importância total a 100.000$ para telegrafia sem fios, visto tratar-se de material encomendado há tempos no estrangeiro.

No capítulo 3.º cortaram-se 4:540.000$. Destes, 4:380.000$ eram destinados à construção, ainda não iniciada, de dois contra-torpedeiros e aquisição doutras embarcações pequenas para serviço dos navios nos portos, e 160.000$ destinados à continuação das duas canhoneiras que se estão construindo.

Partindo do princípio fundamental de que o momento é de sacrifício e que se impõe a redução de todas as verbas que não forem estritamente indispensáveis, temos de nos conformar com estes cortes, tanto mais que sendo esperados alguns pequenos navios de guerra que pertencem a Portugal na distribuição do material naval entregue pelos inimigos, em cumprimento do Tratado de Paz, teremos aí uma compensação dos dois *destroyers*. Todavia, os 160.000$ para as canhoneiras em construção achamos de mal compreendida economia o seu corte, visto como a demora desses barcos na carreira representa estragos e prejuízos materiais superiores a essa quantia.

Segundo nota que temos da respectiva Direcção de Marinha, o submersível *Espadarte* precisa, com urgência, substituir a sua bataria de acumuladores, sob pena de ter de parar, ocasionando maiores despesas e inconvenientes. As chapas positivas e negativas custam 150.000$. A Contabilidade pede ainda 70.000$ para tubos lança-torpedos.

No capítulo 4.º foram cortados 1:638.000$ em diversas rubricas, avultando a quantia de 1:500.000$, terceira anuidade para a construção do Arsenal na margem sul do Tejo. Como, porém, o Parlamento acaba de votar a autorização para contrair um empréstimo destinado a essas obras, amortizável em setenta e cinco anos, e obedecendo à anuidade de 1:396.000$, teremos ainda de repor esta quantia.

No capítulo 5.º «Subvenções e pensões auxiliares», a aplicação dos decretos n.os 6:448 e 6:475 obriga a inscrever 266.000$ para pagamento da ajuda de custo da vida a 700 funcionários civis e 648.960$ para 727 oficiais e aspirantes e 900 sargentos.

No capítulo 7.º «Máquinas e utensílios» estão feitas reduções pelo Sr. Ministro das Finanças na importância de 533.144$; e finalmente

No capítulo 8.º «Material de guerra» o corte é de 789.000$.

Em suma: o Sr. Ministro das Finanças em 26 de Fevereiro último, fez na proposta orçamental para 1920-1921 as seguintes reduções:

Despesa ordinária . . .	2:441.055$00
Despesa extraordinária .	7:645.144$00
Total . . .	10:086.199$00

Aproxima-se, porém, o fim do ano económico de 1919-1920 e o Sr. Ministro da Marinha em face dos estudos e liquidações da sua contabilidade e mais da aplicação dos decretos n.os 6:448, 6:475, 6:479 e 6:480 respectivamente de 13, 27 e 29 de Março de 1920, tudo agravado com o custo dos materiais, solicita aumentos na

Despesa ordinária . . .	2:051.670$54
Despesa extraordinária .	1:214.960$00
Total . . .	3:266.530$54

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Se a Câmara atender estes pedidos aquelas reduções ficarão limitadas a

Despesa ordinária . . .	389.988$00
Despesa extraordinária . .	6:430.184$00
Total . . .	6:820.172$00

Como, porêm, a lei n.º 954 não permite aos Srs. Deputados tomarem a iniciativa de qualquer aumento nas verbas orçamentadas, a vossa comissão deixa essa tarefa a quem de direito, limitando-se a apresentar a exposição que acima se faz das alterações propostas.

*

No Ministério da Marinha há de facto um grande trabalho de economia a realizar, mas não é pelo sistema dos cortes a torto e a direito nas verbas calculadas do Orçamento, o qual produz quási sempre a confusão e a barafunda nos serviços regulares, que se desorganizam, nos fabricos encetados, que se interrompem, nas reparações necessárias, que se não fazem, nas avarias, a que se não acode a tempo, resultando de tudo isto maiores prejuízos. A economia larga e profunda tem de fazer-se mas é nos seus processos de administração, antiquados e rotineiros, os quais estão bradando por uma reforma completa que abranja todos os serviços. Designadamente pelo que respeita aos estabelecimentos fabris, a mudança tem de ser radical. É preciso entregar à indústria particular todos os trabalhos que esta possa executar, abrindo para isso os indispensáveis concursos. A administração do Estado é sempre deplorável, principalmente em Portugal. Os nossos Arsenais produzem duas vezes mais caro do que os particulares, e gastam muito mais tempo. A produção operária é numa percentagem inadmissível, e quási se transformou em pura obra de assistência a pessoas. Impõe-se que a concessão do Arsenal de Marinha, que agora foi feita a quem o vai construir, se faça também a entidade idónea que o explore, como se tentou fazer em Portugal em 1913, como fizeram os espanhóis ao seu do Ferrol, há poucos anos, seguindo o exemplo salutar de todos os países onde se instalou à civilização moderna, nos quais é a indústria privada que fabrica tudo quanto exigem as marinhas de guerra e mercante, desde a construção do navio até o mais especializado detalhe do seu complexo armamento.

Nestes termos, e emquanto essa reorganização não chega, a comissão do Orçamento limita-se a chamar a vossa esclarecida atenção para o que vem de expor, lembrando que num país essencialmente marítimo e colonial, como é o nosso, é pelo mar e das colónias que poderá vir um dia o ressurgimento da vida nacional, assento hoje, como em todos os grandes momentos da história pátria, no esfôrço combinado das marinhas de guerra e do comércio.

Sala das Sessões, 22 de Junho de 1920.

António Maria da Silva.
António Fonseca.
António Aresta Branco.
Jacinto de Freitas.
João Camoesas.
Mariano Martins.
Jaime de Andrade Vilares.
Godinho Amaral.
J. M. Nunes Loureiro.
Camarate Campos.
Alfredo Sousa.
Jaime de Sousa, relator.

62 — Imprensa Nacional — 1920-1921