

PARECER N.º 208

Srs. Senadores. — A vossa comissão de finanças é de parecer que aproveis o Orçamento das Colónias como foi aprovado na Câmara dos Srs. Deputados, mas permiti que sejam apresentadas algumas singelas considerações conducentes a modificar em alguns artigos aquele orçamento, se entenderdes que, em vista da escassez de tempo, é possível e vale a pena introduzir essas modificações que, aliás, serão de pequena monta e raras.

No título 1.º, relativo à despesa ordinária e seu capítulo 1.º, apenas foi feita uma pequena alteração na Câmara dos Srs. Deputados ao subsídio à Sociedade de Geografia de que trata o artigo 1.º Segundo a proposta orçamental este subsídio era de 1.500 escudos e na Câmara dos Srs. Deputados foi reduzido a 1.000 escudos. Como esta comissão recebeu um officio da Direcção da Sociedade de Geografia justificando o subsídio de 1.500 escudos, isto por um lado, e como por outro lado adopta como norma não propor aumento de despesa, por isso não emite opinião sobre este assunto.

Artigo 2.º Comissão de cartografia (material) 1.500 escudos.

O subsídio dado à comissão de cartografia, parecendo exagerado à primeira vista, deixará de o parecer desde o momento que pela mesma comissão sejam feitas as publicações cartográficas das colónias com largo desenvolvimento, e que as referidas publicações passem a ser largamente distribuídas pelas escolas superiores, secundárias e também pelas primárias da metrópole, e bem assim das ilhas adjacentes e colónias. A vossa comissão de finanças não propõe pois redução nesta verba, mas com a condição de serem feitas e distribuídas as referidas publicações.

Artigo 3.º do capítulo 1.º e artigo 17.º do capítulo 2.º
Subsídio ao Instituto Ultramarino, 22.000 escudos.

Este importante subsídio, conforme foi verificado pela vossa comissão, não pode ser cercado, em razão dos grandes encargos sob o ponto de vista humanitário a que é destinado, tais como subsídio a centenas de viúvas e órfãos de oficiais, sargentos e outros funcionários públicos falecidos no ultramar, e bem assim instrução e colação dos mesmos órfãos.

O Instituto ultramarino devia receber mais 1 por cento do rendimento bruto das câmaras municipais ultramarinas, mas só as de Moçambique tem satisfeito este encargo. Também tem recebido uma percentagem da lotaria de Macau, mas essa percentagem, que chegou a 9.000 escudos por ano, está actualmente reduzido à insignificante importância de 223 escudos.

O benefício no Teatro de S. Carlos, que dava em média 750 escudos, não tem sido nos últimos anos dado ao Instituto.

Os 19.000 escudos da liquidação de contas com a Câmara Municipal de Lourenço Marques e os 14.000 escudos arranjados em subscrição no Brasil pelo presidente do Instituto, o honrado e ilustre almirante Ferreira do Amaral é que tem valido para que os pagamentos das pensões e subsídios tenham sido feitos em dia.

Pelo que pessoalmente verifiquei a vossa comissão de finanças, e, tendo em consideração o zelo e parcimónia com que é administrado o subsídio concedido ao referido Instituto, na importância de 22.000 escudos, é de parecer que deve ser mantido interalmente.

Artigos 4.º e 5.º do capítulo 1.º e artigo 6.º do capítulo 2.º — Depósito de praças do ultramar (pessoal e material), 46.305 escudos.

Esta verba da despesa deve estar calculada na previsão do depósito possuir todo o seu pessoal e de ser despendido todo o material. Como é de supor que nem sempre seja satisfeita essa previsão, é de esperar que haja, em alguns anos, sobras avultadas. Mas, como o regular e conveniente é que o depósito esteja sempre completo, não seria útil nem aceitável reduzir as verbas destes três artigos. Entretanto, a vossa comissão de finanças chama a atenção do Senado para o facto irregular referido em officio mandado do Depósito, em que se diz que da verba consignada ao depósito são tiradas quantias para outras despesas, o que é altamente irregular.

Artigo 6.º do capítulo 1.º, e 19.º do capítulo 2.º — Subsídio ao Colégio das Missões Ultramarinas, 15.527 escudos.

Este subsídio ainda figura no orçamento a cargo do Ministério das Colónias. Como porém é provável que a este importante estabelecimento de ensino venha a ser dada uma outra organização, não é lícito prever, desde já, se continuará a cargo deste Ministério ou se passará para outro. Entretanto, enquanto não é tomada uma resolução definitiva, parece curial que esta verba ainda continue figurando no orçamento do Ministério das Colónias.

Como, porém, no officio que a esta comissão foi remetido daquele estabelecimento se acusa um *deficit* importante de 875.870 escudos para este ano, urgente se torna o saber-se quem autorizou despesas a mais do orçamento.

Artigo 7.º e 8.º Delimitação de fronteiras (Pessoal e material), 87.600 escudos.

Esta verba parece excessiva, à primeira vista. Mas, como a despesa em delimitação de fronteiras é sujeita a grandes oscilações, conforme o maior ou menor número de missões, como o pessoal tem de ser bem pago e o material é caríssimo, a verba não é realmente excessiva. O orçamento, está claro, é feito na pior das previsões, podendo esperar-se que haja sobras. Entretanto, não seria prudente, e poderia dar lugar a grandes inconvenientes, o fazer-se qualquer diminuição na respectiva verba.

Artigo 8.º—A. Padroado do Oriente, 61.555 escudos.

Este artigo foi proposto e aprovado na Câmara dos Deputados, e esta comissão propõe também que o aproveis até que se averigui com precisão a vantagem e desvantagem de tam importante despesa, que entretanto convém que desde já seja melhor aproveitada do que até aqui tem sido.

Relativamente aos artigos do capítulo 2.º da despesa ordinária, a vossa comissão de finanças aprova na generalidade esses artigos como vieram da Câmara dos Deputados, com pequenas alterações propostas, mas fazendo-se sentir a necessidade ou antes vantagem de alterações mais importantes.

A vossa comissão de finanças é de parecer que talvez muito conviesse que a Direcção Geral de Fazenda das Colónias fôsse substituída por uma simples repartição na dependência da Direcção Geral do Ultramar. Não há necessidade de expor o quanto seria conveniente, sob o

ponto de vista da economia e unidade de serviços, uma tal reforma.

No artigo 4.º deve ser eliminada a verba de 288 escudos como gratificação a um taquígrafo, pois é inútil e não é determinada por lei.

Muito conviria também eliminar as verbas dos artigos 9.º e 10.º, que se referem à Escola Colonial junto da Sociedade de Geografia, na importância de 6.960 escudos, aos serviços agrícola-coloniais (pessoal), na importância de 5.580 escudos, e ao jardim colonial (pessoal), na importância de 7.570 escudos.

Esta opinião tem sido exposta por alguns coloniais; é conveniente que sejam transcritas as palavras que a êsto respeito escreveu o actual director do ultramar:

No relatório do Sr. Freire de Andrade, na qualidade de Governador Geral de Moçambique, de 30 de Maio de 1909, entre outras medidas, propõe as que vão indicadas nos seguintes períodos do referido relatório:

«No artigo 2.º das tabelas da despesa ordinária do Ultramar, com a epígrafe Escola Colonial junto da Sociedade de Geografia, vem escrita a verba 6.960 escudos para a Escola Colonial, para a qual se pede, à Província (Moçambique), 4.176 escudos.

Ora a Escola Colonial, como está organizada, é completa e inteiramente inútil para a colónia; por isso proponho a V. Ex.ª a sua supressão, caso o encargo não tenha de ser suprido pela Metrópole, ou a sua remodelação, caso esta primeira proposta não seja aprovada por V. Ex.ª

O artigo 3.º (Serviços agrícola-coloniais, Secção na 3.ª Repartição da Direcção Geral do Ultramar, Ensino no Instituto, Jardim Colonial e ensino prático elementar de agricultura no Seminário de Sernache de Bomjardim), manda pagar para serviços agrícolas coloniais 23.380 escudos, dos quais pertencem a esta colónia 14.028 escudos proximamente. Tem esta província tido em serviço três regentes agrícolas, e nada, absolutamente nada, tem aproveitado com êste serviço. E devo dizer que conheço a província há aproximadamente vinte anos. E é injustificável fazer pagar à província de Moçambique, entre outras, a quantia de 1.200 escudos, para custeio de viagens, na Europa, dos lentes do Instituto. Quanto ao Jardim Colonial, seja-me permitido dizer que praticamente não existe e que, ainda quando se lhe queira dar realidade, será mais justificada a sua existência na colónia do que em Lisboa. Creio que seria de justiça a eliminação pura e simples das despesas do artigo 3.º e que as colónias subsidiem agrónomos e regentes agrícolas portugueses para irem estudar nos países coloniais os processos de cultura neles adoptados, vindo depois fazer serviço na colónia».

A vossa comissão de finanças transcreveu textualmente os períodos do relatório referido, chamando a vossa atenção para êste assunto. Atendendo à categoria de quem escreveu os anteriores períodos e ao seu profundo conhecimento de administração colonial, parece a esta comissão que conveniente seria eliminar do Orçamento esta importante verba de 21.120 escudos. Especialmente o Jardim Colonial não se compreende que exista na metrópole. Ou deve ser montado, à imitação dos que existem em Inglaterra e na Holanda, com imensas estufas, devendo ficar muito caro, sendo nêsse caso luxo demais para um país pobre, ou deve deixar por completo de existir. Em qualquer hipótese, muito preferível seria montar pequenas hortas ou jardins ao ar livre nas próprias colónias. Seria mais útil, mais prático e muito menos dispendioso.

Artigo 11.º Escola de Medicina Tropical (pessoal e material), escudos	5.770
Artigo 12.º Hospital Colonial (pessoal e material), escudos	7.715
Total em escudos	<u>13.485</u>

Tanto a Escola de Medicina Tropical como o Hospital Colonial, em lugar de constituírem estabelecimentos distintos, bem melhor ficariam e com notável economia, se fôsse reúnidos ao Hospital de Marinha, sendo para êste efeito construído um estabelecimento adequado em local conveniente junto ao mar e a oeste de Lisboa.

Pelo que diz respeito aos artigos 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 17.º, 18.º e 19.º, já com relação a alguns dêles disse esta comissão a sua opinião, sendo os restantes merecedores da vossa aprovação.

Artigo 20.º Subsídio à Sociedade Científica Internacional de Agronomia Colonial, 1.400 escudos.

Com relação a esta verba e apesar da extensão do nome da sociedade, é de parecer esta comissão que deve ser pura e simplesmente eliminada.

Relativamente aos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 24.º, 25.º, 26.º, 27.º, 28.º, 29.º, 30.º e 31.º, não parece à vossa comissão de finanças que haja possibilidade de, nas suas respectivas verbas, ser feita uma redução importante, e por isso propõe a sua aprovação.

Pelo que diz respeito ao artigo 33.º, aprovado na Câmara dos Deputados, referente à verba de 14.000 escudos para transfêrencia do Jardim Colonial para a cêrca do Palácio de Belém, muito prazer teria esta comissão em aprová-lo, sendo para isso necessário que não houvesse *deficit*, mas havendo *deficit*, como há, não pode dar a sua aprovação.

Despesa extraordinária

Capítulo e artigo únicos

Província de Angola—*Deficit* e subvenção para o caminho de ferro de Ambaca, 1.640.000 escudos.

Estado da Índia—Subvenção para o caminho de ferro de Mormugão, 236.000 escudos.

Total, 1.876.000 escudos.

Sendo a despesa total, indicada no orçamento do Ministério das Colónias, de 2.131.576,097 escudos, vê-se que a despesa extraordinária com a província de Angola e com o Estado da Índia monta a 1.876.000 escudos, isto é, 0,88 da despesa total do Ministério, ou um pouco mais de quatro quintos da totalidade dessa despesa. Ao mesmo tempo vê-se que a despesa com as subvenções aos caminhos de ferro de Ambaca e de Mormugão montam à verba avultadíssima e incompreensível de 820.000 escudos, entrando em linha de conta com 124.000 escudos que paga a Índia, que corresponde a 0,38 da despesa total do Ministério, ou um pouco mais da terça parte desta despesa. É realmente avultada, e incompreensível mesmo, esta importante verba, pois não se compreende e custa a admitir-se que estas duas linhas férreas, que atravessam regiões riquíssimas e nas condições de alimentar com valioso movimento de transportes de passageiros e de mercadorias as mesmas linhas férreas, entretanto estejam dando tam grandes prejuízos.

A impressão desanimadora, que se sente com tam lamentável facto, mais se aviva, ao fazer-se a comparação do que sucede com outras linhas férreas estrangeiras nas colónias africanas e até mesmo com as linhas férreas das colónias francesas da Guiné e da Senegâmbia, cuja construção ficou cara, em virtude do acidentado e dureza das rochas do terreno atravessado. Tanto a extensa linha férrea de Konakry, pôrto do Atlântico, a Kouroussa, na margem esquerda do Niger, e dêste ponto a Kankan na margem do Milo, confluyente do Niger, com os seus 660 quilómetros de difícil construção, bem como as linhas férreas e ramais da Senegâmbia, tem, logo nos primeiros anos, lido rendimento três e mais vezes superior às previsões feitas.

Não resta, pois, a menor dúvida, de que as linhas férreas de Ambaca e de Mormugão devem ter sido péssimamente administradas, não tendo havido o menor zelo na sua construção e exploração. Conveniente será pois que, sucessivamente, sejam feitas umas rápidas referências a cada uma destas linhas férreas, e que seja indicado qualquer remédio que as torne menos onerosas para o Estado e mais úteis às respectivas colónias.

A linha férrea de Ambaca tem sido tam largamente estudada e discutida no Congresso, na imprensa e em vários opúsculos e relatórios que desnecessária se tornava qualquer referência e exposição a seu respeito.

Contudo, alguma cousa se dirá, a fim de que fique consignado o parecer da comissão de finanças e a opinião do Senado.

Na chamada linha férrea de Ambaca há um trço de 364 quilómetros, de Loanda à Lucala, o qual pertence à Companhia de Ambaca, e há mais um trço de 140 quilómetros, desde Lucala a Malange, o qual pertence ao Estado. Para que estes 504 quilómetros de linha férrea tenham o movimento de passageiros e movimento de transporte de mercadorias de que necessitam, para a linha dar interesse e não prejuízo, como actualmente dá, é necessário que seja continuada para leste até a margem esquerda do Rio Luango, ou que entre mesmo pelo rico distrito da Lunda até a margem esquerda do Rio Cassai.

Por este modo, o importante comércio que desce por estes rios até o Rio Zaire seria transportado pelo caminho de ferro.

Só mais tarde, se visse nisso alguma vantagem, poderia ser construído um ramal de linha férrea a ligar esta linha férrea com a que do pôrto do Lobito se dirige a Catanga e interior africano.

Mas, para que todas estas linhas férreas actuais e futuras possam vir a dar resultado seguro, e tendo em consideração que a Companhia do Caminho de Ferro de Ambaca não tem dado ao trço que lhe pertence o desenvolvimento carinhoso e patriótico que merecia, constituindo este trço de 364 quilómetros um fraco auxiliar e quasi um estôrvo ao progresso do trço de 140 quilómetros pertencente ao Estado, e ao desenvolvimento e progresso do futuro prolongamento desta última linha férrea, é de toda a urgência que o primeiro trço, o da Companhia, passe a ser administrado por conta do Estado, qualquer que seja o *modus faciendi*. Isto é quasi axiomático e tem sido demonstrado por tantas pessoas competentes no assunto, que não se torna necessário repetir argumentos já apresentados.

Não menos lamentável e estrauho é o que se passa com a linha férrea de Mormugão, no Estado da Índia. Esta linha férrea tem o seu ponto de partida do pequeno pôrto de Mormugão, e segue em direcção à fronteira com um desenvolvimento até esta de 82 quilómetros, tendo, além da estação de Mormugão, mais as seguintes estações de Vasco da Gama, Dabolim, Cansolim, Majordá, Margão, Chandor, Samordém, Kalay, Colém e Dud-Sagor, que é a última antes de chegar à fronteira. Sendo a subvenção de 360:000\$000 réis, como está no Orçamento, vê-se que o Estado paga por cada quilómetro desta pequena linha férrea, a verba fabulosa de 4:390\$000 réis! É simplesmente assombroso. Mas mais assombroso ainda parecerá este lamentável facto de administração colonial, se se atender a que esta linha férrea podia ser notavelmente rendosa, como se passa a demonstrar.

Em toda a costa ocidental da Índia Inglesa e Portuguesa, desde Bombaim até Calicut, e nessa grande extensão de costa, não inferior a 908 quilómetros, o único pôrto razoável, servido por linha férrea em direcção à fronteira da Índia Inglesa, é o pôrto de Mormugão. Esta circunstância, que é muito importante, mais importante se apresenta se fôr notado que o pôrto de Mormugão fica, para mais, quasi a meia distância entre Bombaim, de

que dista 404 quilómetros, e entre Calicut, de que dista 504 quilómetros. É uma situação soberba, invejável e digna de melhor sorte, revelando o seu desaproveitamento condenável desleixo e incúria criminosa por parte das administrações transactas, tanto menos desculpáveis quanto a linha férrea está em ligação com a rede de linhas férreas do interior da Índia Inglesa, passando essas linhas férreas por regiões ricas e populosas e por muitas povoações importantes e cidades ricas e populosas, sendo bastante mencionar na direcção de leste Londa, Dharwar, Hubli, Godak, Kopal, Bellary, etc., na direcção norte Belgaum, Gokak, Kudely, Miraj, etc., e na direcção sul Kundgol, Lakshmesuvar, Labaum, Rannibenur, etc.

Para que, porém, a linha férrea de Mormugão possa vir a ter o movimento de passageiros e mercadorias, que são de todo o ponto admissíveis, seria de toda a conveniência e até mesmo seria essencial que o pequeno pôrto de Mormugão fôsse melhorado e ampliado e de modo a nele poderem fundear os grandes paquetes e os grandes navios de guerra, ficando ao abrigo dos temporais. A ampliação e melhoramento do pôrto de Mormugão maior influência terão para o progresso deste pôrto, se conjuntamente fôr declarado franco.

Tambem muito útil seria para o Estado da Índia e até para o bom rendimento da principal parte da linha férrea de Mormugão, que fôsse construído o ramal de linha férrea, desde a cidade portuguesa de Polém, perto da fronteira e junto ao pôrto de Carwar, até Mormugão. Este ramal deve ser de fácil construção, em razão de não haver grandes accidentes de terreno nem cursos de água importantes a atravessar. Além de todas as vantagens económicas de indiscutível valor, as quais adviriam da construção deste pequeno ramal, teria este ainda a importantíssima vantagem de indirectamente servir de obstáculo a que a todo o tempo seja construída uma linha férrea a partir da cidade de Kanara, na Índia Inglesa, e junto ao pôrto de Carwar, até entroncar com as linhas férreas inglesas. Deve ter-se presente que, se viesse a ser construída esta última linha férrea, a de Mormugão acabaria por não ter movimento algum para a fronteira, tornando-se ainda mais gravosa para o Estado a sua actual subvenção.

Visto a vossa comissão de finanças se estar referindo a linhas férreas, não deve deixar de chamar a vossa atenção para uma linha férrea da maior e mais evidente utilidade, e cuja construção e funcionamento devem ser da máxima facilidade. É na rica, e selvosa provincia da Guiné, cujo solo é dos mais ubérrimos que há na terra, que devia ser construída esta importante linha férrea e desde o pôrto de Xime, na confluência do Rio de Geba, com o Rio Crobal¹, até a fronteira francesa e na vizinhança da cidade de Cadé. O percurso desta linha férrea, no caso de ser construída, deveria ser de 100 quilómetros, pouco mais ou menos, sendo o terreno a atravessar muito pouco acidentado e sem ter de transpor cursos de água caudalosos. O resultado que se obteria, é de supor que passasse além de toda a expectativa, em vista da prodigiosa riqueza agricola da região atravessada, e bem assim em vista da abundância de produtos de exportação que deviam vir dos mercados da colónia francesa. Esta linha férrea apresentaria, ao mesmo tempo, a importantíssima vantagem de nela poder ser empregada a electricidade como força motriz.

Como é sabido o rio Crobal e o rio de Geba, os maiores da Guiné Portuguesa, depois de reunidos em Xime, formam um largo canal de fácil navegação até Bissau, mas o rio Crobal, já muito a montante de Xime, possui

¹ Êstê rio é o maior da Guiné, tendo um percurso de mais de 200 quilómetros. A partir da foz até a catarata tem o nome de Crobal; daí para cima tem o nome de Cocoli.

importantes o rápidas cataratas, sendo entre estas a mais importante a de Manganage, no distrito ou região do Cobral, tendo perto da fronteira, entre outras os rápidos de Xibaka, Cohare e Bonda.

Em razão do caudaloso volume das águas do rio e devido ao desnivelamento notável das quedas e rápidos que possui, fácil seria obter-se a produção de energia eléctrica, bastante não só para mover os combóios de qualquer linha férrea, quando esta venha a ser construída, mas ainda para fornecer luz eléctrica às estações e povoações e até para dar energia aos motores de quaisquer fábricas e especialmente a máquinas de serração.

Logo no primeiro ano da sua construção, é de supor

que esta linha férrea viesse a dar valioso rendimento em transporte das magníficas madeiras das suas ininterruptas matas, que são das mais preciosas em essências florestais e bem assim em transporte de borracha, café, mancarra e muitos outros produtos tropicais.

Alguns distintos coloniais, que tem estado na Guiné, concordam e são mesmo de opinião que esta linha férrea causaria uma verdadeira revolução nas forças económicas da nossa importante colónia, valorizando as suas incalculáveis riquezas naturais e transformando-a em uma das mais ricas e rendosas de todas as nossas colónias.==
Inácio de Magalhães Basto = *Ladislau Piçarra* = *Tomás Cabreira* = *Peres Rodrigues* = *Nunes da Mata*, relator.

