

Considerando que a utilização do *Sam Bras*, apesar das immobilizações forçadas para reparações, trouxe de economia cerca de 18 000 contos anuais com o transporte de combustíveis para as forças armadas;

Considerando ser do maior interesse económico e social confiar a estaleiros nacionais a construção do navio destinado a substituir o *Sam Bras*;

Considerando a necessidade de assegurar com a encomenda de novas construções o desenvolvimento e capacidade técnica já atingidos pelos Estaleiros Navais de Viana do Castelo;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Ministério da Marinha a contratar com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo a construção e fornecimento de um navio petroleiro de 9000 t.

Art. 2.º O encargo do contrato a celebrar não poderá exceder o montante de 150 000 contos, repartido pelos seguintes anos económicos:

	Contos
1959	25 000
1960	65 000
1961	60 000

§ único. O saldo que porventura se verificar no final de qualquer ano transitará para o ano imediato.

Art. 3.º Para execução do estabelecido neste diploma será utilizado parte do aumento autorizado pelo artigo 16.º da Lei n.º 2095, de 23 de Dezembro de 1958, à importância fixada pela Lei n.º 2090, de 21 de Dezembro de 1957, para satisfazer necessidades de defesa militar, de harmonia com compromissos tomados internacionalmente, ou outras dotações que venham a ser autorizadas para o mesmo fim.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 29 de Maio de 1959. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — Pedro Theotónio Pereira — Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz — Arnaldo Schulz — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Afonso Magalhães de Almeida Fernandes — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias — Eduardo de Arantes e Oliveira — Vasco Lopes Alves — Francisco de Paula Leite Pinto — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Henrique Veiga de Macedo — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 17 194

A política económica portuguesa não pode deixar de ter como uma das principais directrizes a industrialização de produtos agrícolas, em termos de satisfazer o

consumo interno e permitir margem para melhorar e diversificar a nossa modesta corrente de exportação. Atinge-se por essa via o desenvolvimento equilibrado e simultâneo da agricultura, da indústria e do comércio.

Já em portaria de 24 de Janeiro de 1959, publicada em 29 do mesmo mês, se nomeou uma comissão para definir a política do açúcar e, acessoriamente, do álcool; oferece-se agora a oportunidade de proceder semelhantemente em relação à política do amido.

Apesar da feição agrícola que, inegavelmente, tem tido a actividade portuguesa e da aptidão dos territórios ultramarinos, a indústria do amido não conseguiu ainda encontrar a forma de obter matéria-prima em condições estáveis e convenientes de quantidade e preço. No continente, o milho e a batata vulgar não conseguem, sem o artifício de um subsídio, oferecer-se a preço aceitável, e não têm regularidade de produção que satisfaça as exigências mínimas da indústria; as variedades de batata de alto teor de amido não tiveram ainda a expansão que parece merecerem. Os produtos ultramarinos, embora a preço normal na origem, chegam onerados com fretes, seguros e taxas diversas de tal maneira que o seu preço em Lisboa fica superior ao das cotações nos portos do Norte da Europa; mas desde já se reconhece que as diligências levadas a cabo recentemente por este Ministério, com a colaboração da Junta Nacional da Marinha Mercante, permitiram encarar, para o problema do frete, uma primeira solução satisfatória, que abre o caminho para soluções mais largas.

Por outro lado, a indústria, dispersa por quatro unidades pequenas, com má utilização e com equipamento em grande parte deficiente, não está à altura de cumprir a missão que lhe deve ser exigida. A qualidade dos produtos nem sempre é primorosa; a importação anual de artigos similares anda por 1000 t, no valor de 5000 contos, apesar de uma protecção pautal da ordem de 40 por cento, e a exportação é quase nula.

Por último, a pequenez do mercado interno levou a considerar a incorporação de amido nas massas e no pão como forma de escoamento de uma produção mínima que permita a vida da indústria, mas a posição é fluante e levanta comentários que ainda não foi possível medir em verdadeira grandeza; as boas colheitas de trigo dos últimos anos são novos motivos de crítica às incorporações, que, aliás, não se limitam ao amido, mas abrangem outros produtos. A possível diminuição do número de fábricas, a melhoria do equipamento, a redução das importações associada ao aumento das exportações, que se julga possível obter, e o valor das críticas àquelas incorporações, que se espera esclarecer, são elementos que permitirão ajuizar até que ponto é de manter ou de rever a prática de incorporar nas farinhas de trigo os excedentes de amido.

Para dar uma estrutura coerente à matéria que fica afluada, definindo uma política portuguesa do amido:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Economia, ao abrigo do disposto na base XVII da Lei n.º 2005, de 14 de Março de 1945, nomear uma comissão para proceder ao estudo da reorganização da indústria do amido dentro do prazo de quatro meses.

Ministério da Economia, 29 de Maio de 1959. — O Ministro da Economia, José do Nascimento Ferreira Dias Júnior.