

águas ou de esgotos, a fim de lhe serem confiados estudos e outros trabalhos, de maior responsabilidade, daquela natureza, será equiparado, para os efeitos do presente artigo, a engenheiro civil de 1.^a classe;

b) Dez engenheiros civis serão equiparados a engenheiros civis de 3.^a classe.

Art. 6.^o Os escriturários e a dactilógrafa a contratar serão equiparados, para efeitos de vencimentos e mais abonos, respectivamente a escriturários de 2.^a classe e dactilógrafa de 2.^a classe dos quadros da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

Art. 7.^o Os dez engenheiros civis mencionados na alínea b) do artigo 5.^o terão direito, nos termos do artigo 9.^o do presente decreto, após dois anos de bom e efectivo serviço, ao abono de uma gratificação equivalente à diferença entre os vencimentos de engenheiros civis de 2.^a e 3.^a classe do quadro das obras públicas do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 8.^o Os cinco agentes técnicos de engenharia civil que a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos foi autorizada a contratar ao abrigo do disposto no artigo 11.^o do decreto n.^o 21:698, de 19 de Setembro de 1932, terão direito, nos termos do artigo 9.^o do presente decreto, após cinco anos de bom e efectivo serviço, ao abono de uma gratificação equivalente à diferença entre os vencimentos de agentes técnicos de engenharia de 2.^a e 3.^a classe do quadro das obras públicas do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 9.^o Para os efeitos do abono das gratificações a que se referem os artigos 7.^o e 8.^o, o administrador geral dos serviços hidráulicos e eléctricos deverá apresentar, em devido tempo, propostas graduadas, relativas aos engenheiros e aos agentes técnicos em condições de passar a vencer essas gratificações, tendo-se em conta a data de entrada ao serviço, a classificação das respectivas cartas de curso e a aptidão revelada no desempenho das suas funções.

§ único. As gratificações de que trata o presente artigo serão concedidas somente dentro das respectivas disponibilidades das verbas orçamentais correspondentes aos lugares de engenheiros civis e aos de agentes técnicos de engenharia dos quadros da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

Art. 10.^o A Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos fica autorizada a manter completa a dotação do pessoal dos seus quadros, podendo, de futuro, preencher por meio de contrato, nos termos do presente decreto, qualquer vaga nêles existente, sem prejuízo dos direitos dos funcionários dos quadros estabelecidos na organização dos serviços de obras públicas do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.^o No corrente ano económico far-se-á face à despesa resultante da execução do disposto no artigo 1.^o pelas disponibilidades das verbas do n.^o 1) do artigo 113.^o do capítulo 8.^o do orçamento da despesa do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 12.^o É revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram o façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêles se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 24 de Dezembro de 1932.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Olivetira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Daniel Rodrigues de Sousa — Aníbal de Mesquita Guimarães — César de Sousa Mendes do Amaral e Abranches — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Decreto n.^o 22:050

1.—Limitação actual às Colónias de Angola e Moçambique das resoluções dadas neste decreto ao problema do alcool-carburante; sua extensão futura a todo o Império.

O problema dos carburantes tem sido, nas nossas grandes colónias de Angola e Moçambique, objecto de estudos interessantes e de experiências que permitem ao legislador encarar uma solução com a relativa segurança que dá a lição da prática própria e alheia.

Entre todos os estudos feitos, convém destacar dois: em Angola, o da comissão nomeada por portaria de 12 de Junho de 1931 (*Boletim Oficial* da colónia de Angola n.^o 38, de 17 de Setembro de 1932) e em Moçambique o do engenheiro Sr. António J. de Freitas (*Boletim Geral das Colónias* n.^o 83, Maio de 1932, pág. 105). Ao lado disto contamos no nosso activo as experiências que realizaram, durante alguns anos, as grandes empresas coloniais portuguesas do Cassequel e do Buzi, com resultados que podem considerar-se definitivos.

Ao lado do que em Portugal se conseguiu, formando um património de ensinamentos que é propriamente nosso, vem enfileirar a experiência estranha. Tudo o que, no sentido em que agora vamos caminhar, se tem feito na França, Alemanha, Itália, Áustria, Suécia, e África do Sul confirma o muito que, à custa dos esforços portugueses, se foi aprendendo.

Couraçado com a experiência nacional e estrangeira, impunha-se ao Governo a obrigação de procurar resolver o problema do fabrico do alcool industrial, sabido que a sua solução abre vastas possibilidades ao futuro da unidade económica imperial que pretendemos formar, ao futuro das nossas grandes colónias de África — como elemento de fixação de riqueza e de gente, como força de equilíbrio da balança comercial.

Pensarão porventura muitos que, desde já, a questão deveria ser encarada em termos gerais, dentro da nação portuguesa — para que se aproveitassem em comum os recursos possíveis em alcool da metrópole e das colónias.

Mas, por agora, é restrita ainda a capacidade produtora das colónias. A solução que se adoptasse não seria seguida de effectivas realizações. A valorização das possibilidades de Angola e Moçambique nesta matéria tem de operar-se lentamente. Serão precisos talvez alguns anos não só para chegarmos à utilização dos melaços que agora se abandonam ainda, mas também para alargarmos a actividade produtora do alcool absoluto a certos produtos coloniais aproveitáveis.

As colónias oferecem já um campo importante de trabalho à indústria do alcool — que deve bastar para as primeiras tentativas que se fizerem. Daqui partiremos depois para vãos mais largos — chegando um dia a abranger todo o território português no campo imenso da actividade que se adivinha. Temos por assim dizer dois degraus a percorrer: antes de podermos encarar o problema do carburante nacional, convém esgotar as possibilidades dos mercados coloniais.

De resto, os aspectos da questão, no que respeita a Angola e Moçambique, são relativamente simples; já o mesmo se não diz dos que interessam à metrópole, onde os interesses a conciliar são mais largos e intrincados. Não demoremos por causa dêstes a resolução de um problema que para as colónias é de importância quasi vital.

Contudo é com a vista fixada nos grandes horizontes que a parte europeia de Portugal e os mais domínios ultramarinos em dia próximo oferecerão à indústria do alcool-carburante de Moçambique e Angola que, desde

êste momento, o problema vai ser encarado e resolvido. Com a sua solução futura, dentro de um espírito de colaboração íntima, estreitar-se-ão poderosamente os laços que unem a metrópole às colónias, fornecendo estas àquela um elemento que rapidamente se tornará essencial para a sua economia, dispensando, numa cota importante, o recurso à produção estrangeira.

2. — Antecedentes

É uma longa e acidentada história a do álcool colonial. Em 1902 o grande Ministro da Marinha e Ultramar que foi Teixeira de Sousa opôs ao regime do excesso de fabrico o das proibições. As necessidades do tempo, à frente das quais forçoso era colocar as exigências da política internacional, davam-lhe razão. Acontecia o que Eduardo Vilaça tinha previsto desde 1899: o álcool proveniente da cana sacarina excedia as possibilidades do consumo legal.

No caminho aberto por Teixeira de Sousa se seguiu, na ordem legislativa, até o fim de 1921 — em que o decreto provincial n.º 153 do Alto Comissário da República em Moçambique, Sr. Brito Camacho, tentou abrir às empresas açucareiras um campo novo de trabalho, regulando o fabrico do álcool. Uma só ideia norteou, na verdade, a acção do legislador durante êsse longo período: a defesa do negro contra o alcoolismo. Ficava-nos bem essa generosa preocupação que avassala toda a actividade governativa.

Mas exagerámos talvez a nossa atitude. Devíamos ter procurado o campo de conciliação necessário entre as nossas responsabilidades relativamente à saúde do preto e as exigências da vida moderna que, cada vez mais insistentemente, impunham que aproveitássemos as ricas possibilidades das nossas colónias no fabrico do álcool.

Em 1901 Teixeira de Sousa tinha visto neste produto um lucro adicional a acrescer ao que do açúcar a indústria pudesse directamente tirar: «na província de Angola, dizia-se no relatório de 2 de Setembro de 1901, há-de ser produzido todo o álcool que fôr necessitado para consumo. O álcool é indispensável artigo para negócio com os indígenas, e, por ser assim, há-de ser sempre produzido na quantidade precisa, à sombra da protecção pautal, mantendo preço remunerador, ficando apenas para a extracção do açúcar o excesso de cana que não fôr preciso transformar em álcool».

Seria hoje estreita esta maneira de considerar o problema.

Anos mais tarde uma primeira advertência acêrca das possibilidades de riqueza que do fabrico do álcool industrial podiam nascer, parte da Repartição de Agricultura de Moçambique: «modificadas em sentido favorável as leis que regulam o fabrico do álcool, o vale do Limpopo passaria imediatamente a ser uma das melhores regiões do Mundo para a exploração da indústria da cana sacarina».

Ficou sem eco êste aviso. Ainda em 27 de Maio de 1911 se proíbe não só o fabrico do álcool em Angola sem licença especial do Governo (decreto ditatorial de 27 de Maio de 1911), mas também a cultura da cana sacarina (base 4.ª), excepto, com licença especial, para o fabrico do açúcar e, em pequenas áreas, nos arimos e fazendas agrícolas, para alimentação. A generosa preocupação de defender o negro contra os perigos do álcool continua inalteravelmente a dirigir a nossa acção legislativa.

Em Angola a portaria provincial n.º 675 alarga a proibição de 1911 às bebidas gentílicas, para que os indígenas não destilem álcool.

No ano seguinte veio a guerra. Ficámos, pode dizer-se, neste ponto e na África Ocidental, indiferentes às suas grandes lições. Só a preocupação de combater a embriaguez do negro continua a deixar rasto visível na nossa

legislação: não procurou conciliar-se êste dever de humanidade com o dever, igualmente imperioso, de aproveitar e desenvolver a riqueza nacional.

Os decretos do Alto Comissariado n.º 33, de 27 de Julho de 1921, e n.º 128, de 17 de Abril de 1922, reflectem a orientação anterior; o decreto n.º 200, de 26 de Outubro de 1922, proíbe de novo a importação, comércio, circulação, venda, detenção de bebidas alcoólicas, destiladas ou fermentadas, que tenham essências ou produtos químicos reconhecidos como nocivos; indo mais longe (artigo 3.º), proíbe a venda ou fornecimento de melaços para usos indígenas.

Não se censurará o legislador por estas providências — que só louvôr merecem. A repressão do alcoolismo foi em Angola levada até os extremos limites. Ninguém poderá, com justiça, criticar por isso a nossa acção colonizadora. Mas a censura surgirá quando se reflectir que só êsse velho aspecto da questão interessou o legislador.

O decreto provincial n.º 153 alarga em Moçambique os objectivos do Governo. A antiga orientação tinha sido ainda vincada pela portaria provincial n.º 1:744, de 8 de Janeiro, que proíbe, em todos os territórios sob a administração do Estado, ao norte do Save, a venda, a indígenas e trabalhadores de origem africana, de álcool e seus derivados. Mas já em Dezembro se foi mais longe, procurando-se, embora sem resultado prático, dar satisfação às reclamações da opinião pública que, de vez em quando, surgiam na imprensa.

No relatório que precede o decreto n.º 13:649 cita-se efectivamente um escrito curioso do Sr. Brito Camacho, já nomeado Alto Comissário, publicado em 20 de Novembro, e que bem revela as intenções que iam inspirar a sua política neste assunto: «Na província de Moçambique vai fabricar-se álcool como nunca se fabricou, álcool em quantidade tam grande que êle possa ser vendido por um preço insignificante. Simplesmente êsse álcool não servirá para o preto se embebedar, porque será unicamente destinado a usos industriais. A régie tornará fácil, tornará segura a fiscalização, e o álcool convenientemente desnaturado, não podendo utilizar-se como bebida, terá larga applicação na indústria, que assim poderá adquirir um grande desenvolvimento».

Infelizmente não se realizaram as previsões de um tam fácil optimismo. Dizia em 1927 o Sr. comandante João Belo, Ministro das Colónias: «continua Moçambique a importar álcool para todas as necessidades e a deitar ao rio os melaços que lhe ficam do fabrico do açúcar».

O decreto provincial n.º 153 permitia às fábricas açucareiras da província a produção de álcool, aproveitando os residuos da sua laboração, obedecendo, entre outras, às condições seguintes:

1.ª Ser desnaturado todo o álcool produzido, de forma a garantir que apenas em usos industriais possa ser empregado;

2.ª Ficarem as instalações situadas em localidades tais que a sua laboração nunca possa constituir perigo para a segurança e salubridade públicas;

3.ª Estarem os aparelhos empregados na laboração montados e dispostos em condições de isolamento e segurança.

A laboração estava sujeita a uma licença anual.

O imposto de consumo era de \$02 ouro, por litro, ao par; as fracções de meia libra deviam ser cobradas ao câmbio do dia. O pagamento efectuava-se por meio de uma guia, correspondente à quantidade de álcool que se adquirisse, e só depois de paga é que se podia comprar. O fabricante devia verificar se o comprador tinha a licença para a venda do álcool. O industrial tinha de pagar o imposto correspondente à quantidade que consumisse, devendo registar na alfândega toda a produção. Os agentes de fiscalização eram recrutados entre o pessoal aduaneiro (salvo para o distrito de Que-

limane, onde se mantinha o pessoal referido no artigo 16.º do regulamento de 8 de Julho de 1916).

Na verdade estas providências não modificaram a situação criada pelo decreto de Teixeira de Sousa. Tudo continuou a passar-se como se a proibição existisse. Porquê?

A crítica do decreto pode fazer-se facilmente, dizendo que as suas disposições impediam de facto o exercício da indústria. Três embaraços graves se opunham, de um modo efectivo, ao desenvolvimento desta.

A licença de laboração era anual; sendo enormes os capitais a immobilizar nas instalações, ninguém ousaria arriscá-los na incerteza de poder trabalhar com êles, ao menos durante um período que razoavelmente permitisse a sua amortização.

O imposto de consumo era elevadíssimo: a taxa estabelecida, sendo mais alta do que a da gasolina, não consentia a venda do alcool em condições de concorrência económica.

O sistema de cobrança era complicado: tem esta questão — sempre teve — uma importância especial, porque é necessário que a presença do Estado não corte a cada momento as relações entre o fabricante e o vendedor do produto. Fôrça é que as cousas se estabeleçam em termos que se não considerem vexatórios.

Estes três motivos essenciais devem ter inutilizado praticamente a acção do decreto n.º 153.

Arredados êles, é natural presumir que a indústria se estabeleça e prospere. Em todo o caso, o decreto constituiu uma experiência valiosa, porque permitiu que o legislador se pusesse em contacto directo com as realidades da indústria, evitando a reincidência nos erros cometidos.

Em 1927 os decretos n.ºs 13:649 e 13:650 procuraram a resolução parcial do problema numa fórmula diversa. Recorria-se à intervenção directa do Estado e apenas se permitia o fabrico do alcool puro e desnaturado no vale do Umbeluzi, onde se deviam construir os edificios precisos para a instalação de uma fábrica que desse, em cada período de vinte e quatro horas, 8:000 litros de alcool a 96º, destilado de melaços.

Pode dizer-se hoje que não obedeceu a feliz inspiração o Ministro João Belo ao subscrever estes decretos, que só encargos para o Estado trouxeram, sem o mais pequeno benefício para a colectividade. Não era isto decerto o que estava nas nobres e patrióticas intenções desse grande português, que por tantas e tam gloriosas formas deixou o seu nome vincado ao engrandecimento do Império, que serviu com inigualável dedicação e amou com sentimento profundo. Poujou-o a morte à dor de ter de revogar normas que não correspondiam aos fins que o seu generoso espirito procurava atingir.

E, depois destes decretos, como antes, continuaram as fábricas de açúcar a deitar fora os seus melaços: nem as suas disposições poderiam ter por efeito evitá-lo, visto que apenas pretendiam resolver um limitado caso.

3. — Importância do problema do alcool-carburante para Angola e Moçambique

Assim, corridos tantos anos sobre o aparecimento do problema e realizadas, no estrangeiro e em Portugal, as mais concludentes experiências, chegamos ao fim de 1932 sem que para a sua resolução se tenha praticamente dado um passo. E contudo tem êle uma importância enorme, tanto sob o aspecto económico como sob o aspecto politico.

Considerada a questão sob o primeiro destes prismas,

verifica-se que a sua solução, dentro do campo das actividades coloniais, apresenta as vantagens seguintes:

1.º Oferecer grandes possibilidades de trabalho e de riqueza aos capitais nacionais, podendo contribuir não só para o alargamento da actividade das empresas já estabelecidas nas colónias, mas também para atrair novos capitais e colonos. Pode ser assim um factor importante de fixação de gente portuguesa e de dinheiro;

2.º Dispensar o recurso aos géneros estrangeiros, substituindo-os em grande parte por um produto inteiramente nacional, sem prejuízo grave para as finanças públicas; e, consequentemente,

3.º Arrancar da balança de pagamentos, do lado das saídas de capitais, verbas de vulto, que totalmente ficarão no nosso território;

4.º Possibilidade de fixação das indústrias químicas que utilizam o alcool como matéria prima;

5.º Aproveitamento, com todas as suas vantagens, de um carburante mais barato do que o actualmente usado;

6.º Possibilidade de empregar, no fabrico do alcool, alguns dos produtos que hoje atravessam nas colónias uma crise grave, valorizando-os;

7.º Certeza de que, no dia em que o consumo dos carburantes minerais fôr restringido, não faltará à indústria portuguesa o combustível de que precisar.

É igualmente importante o aspecto politico da questão; de se resolver em termos convenientes, poderiam advir as seguintes vantagens:

1.º Independência da economia portuguesa dos grandes interesses internacionais em jôgo em matéria de petróleos, passando em grande parte a viver sobre si própria numa actividade essencial;

2.º Fácil adaptação do País à eventualidade de um conflito armado, em que o alcool deve servir de matéria prima para o fabrico dos explosivos e substituir a gasolina que, em virtude de operações de guerra, não possa ser importada;

3.º Estreitamento das relações entre a metrópole e as colónias, apertando-se mais a rede dos interesses comuns;

4.º Nacionalização intensa das colónias, pela entrada e fixação de novos capitais e colonos portugueses.

Os domínios do ultramar podem oferecer à indústria dos carburantes, desde já, mercados consideráveis: mais tarde, juntando-se-lhes o consumo metropolitano, pode o fabrico de alcool elevar-se na vida portuguesa até à categoria de uma actividade fundamental. Os números provam com facilidade estas afirmações.

A importação de gasolina para consumo foi a seguinte, em Angola, nos últimos anos:

Angola: importação de gasolina

Anos	Quantidades	Valores
	Quilogramas	Angolares
1925	1.707:714	3.224:703
1926	2.250:445	3.343:184
1927	4.046:790	7.150:036
1928	4.663:242	7.713:697
1929	5.753:036	9.781:432
1930	7.435:535	12.288:475

Como se vê, em seis anos, ás quantidades e os valores de gasolina consumidos quadruplicaram, praticamente. De um total de 1.707:714 quilogramas importado em 1925, saltou-se em 1930 para 7.435:535.

Em Moçambique passa-se um facto próximo deste.

Moçambique (parte administrada pelo Estado):
importação de gasolina

Anos	Quantidades — Quilogramas	Valores — Escudos-ouro
1925	—	—
1926	1.282:561	143:885
1927	1.642:159	174:965
1928	2.423:991	214:234
1929	3.190:848	281:993
1930	4.785:803	409:308
1931	6.788:775	438:240

Moçambique: território de Manica e Sofala

Anos	Quantidades — Quilogramas	Valores — Escudos-ouro
1926	423:000	—
1927	650:629	52:645
1928	1.298:007	97:947
1929	1.190:037	84:197
1930	1.606:683	117:005
1931	2.289:095	108:507

O aumento das quantidades consumidas é, nos territórios considerados, verdadeiramente impressionante. É natural que continue. Mas se raciocinarmos, como se não continuasse, a realidade é que os seus termos actuais dão já a base suficiente para a constituição de uma grande indústria de álcool-carburante.

Juntemos a isto as possibilidades de colocação na metrópole, que em dia não muito afastado se hão-de tornar em certeza; as importações de gasolina seguem aqui a seguinte curva:

Metrópole: importação de gasolina

Anos	Quantidades — Quilogramas	Valores — Escudos
1925	14.122:260	17.400:134
1926	20.658:606	23.768:377
1927	27.410:770	30.301:579
1928	39.056:555	32.675:861
1929	40.024:302	35.455:913
1930	46.442:106	39.922:859
1931	47.381:029	26.933:361

Dêste modo, fazendo as contas apenas em relação ao consumo actual, temos:

	Quilogramas
Moçambique (1931)	: 9.077:870
Angola (1930)	: 7.435:535
Metrópole (1931)	: 47.381:025
	<hr/> 63.894:430

Se, arredondando os números, pensarmos que a esta cifra correspondem cerca de 79.800:000 litros de gasolina — ainda que só uma quarta parte de álcool seja misturada em cada litro, vemos que se abre às colónias um consumo total de quasi 20 milhões de litros.

Por agora, como já sabemos, não se aproximam desta cifra as possibilidades da produção colonial. Embora num futuro relativamente próximo as possam alcançar com facilidade, convém que o mercado colonial seja primeiro servido.

Assim, considerando apenas este, encontramos em

face da necessidade de lhe fornecer o álcool correspondente a cerca de 25 por cento da gasolina importada, ou sejam perto de 5.000:000 de litros. O aproveitamento dos melaços assegurados para utilização imediata poderia, teoricamente, dar perto de 8.000:000 de litros de álcool: de facto esta quantidade não se pode justamente considerar, porque, das açucareiras ao presente em laboração, algumas não se encontram na posição financeira ou técnica necessária para a produção de álcool a baixo preço. Já veremos porquê.

Em todo o caso, o inegável é que uma grande parte dos melaços que neste momento são abandonados pode ser aproveitada com utilidade geral. As empresas encontrarão nisso um acréscimo de lucro digno de nota.

E, percorrido o trço inicial da organização da indústria, o mercado português e o próprio desenvolvimento do mercado colonial assegurarão uma grande fonte de riqueza.

Será necessário mesmo, no futuro, recorrer a outros produtos, dando à sua cultura a boa remuneração que hoje em regra lhes falta. O sisal, o milho, a batata doce encontrarão no álcool um inesperado consumidor.

Desde já, porém, a montagem e funcionamento da indústria prestarão à economia das colónias o imenso serviço de retirarem das suas balanças de pagamentos quantiosas somas, tornando desnecessárias transferências que hoje pesam gravemente na vida de Angola e Moçambique. Não é esta uma das menores vantagens que a resolução do problema pode arrastar.

Supõe-se que às transferências de Angola se arranque um mínimo de 4:000 contos por ano e não menos de 3:000 às de Moçambique. Não será tudo. Do lado das coberturas poderão ajuntar-se outros valores, já provenientes da exportação do álcool, já resultantes de indústrias que, atraídas por um carburante barato, venham estabelecer-se em território colonial. É sabido que o fabrico de éter, vernizes e ácido acético dá ao álcool-carburante uma grande categoria na indústria. O caso dos Estados Unidos é típico. Isso, ao lado da sua importância nos transportes e nas indústrias da guerra, explica a protecção que em grande número de países tem encontrado. Esperemos também que, nas colónias portuguesas, em nosso benefício, o álcool exerça o mesmo poder de atracção.

Desde o comêço, porém, pode prever-se que as próprias indústrias ultramarinas se aproveitem de um carburante que se oferece em condições mais económicas do que qualquer outro, permitindo talvez economias interessantes nos fabricos.

E certas culturas — como já, anteriormente, de passagem, se referiu —, que agora atravessam uma crise profunda, podem encontrar, de um momento para o outro, o largo consumo de que necessitam.

Já hoje em certas colónias francesas os detritos do sisal são aproveitados para a produção do álcool. Em Angola calculou-se em 3.000:000 de litros o rendimento possivelmente resultante do seu emprêgo na indústria de que se trata.

Quanto ao milho, encara-se uma possibilidade ainda superior a esta. Teria de ser resolvido preliminarmente o problema de selecção desse produto: para o álcool seria apenas destinado o milho de qualidade inferior, dando-se o restante à exportação. Já se escreveu que 20:000 toneladas de milho podem dar um mínimo de 7.000:000 de litros. Angola tem nesta matéria grandes possibilidades a aproveitar.

A própria cana que não puder ser aplicada a açúcar encontrará no álcool um emprêgo rendoso. Talvez que chegue um dia em que a cultura da cana volte, como no passado, a ser utilizada mais no álcool do que no açúcar.

Não vamos repetir as vantagens políticas da insta-

lação da indústria, tam grandes são, como se vê, os benefícios de ordem económica que dela podem advir. Eles bastam para justificar sobejamente a decisão que se vai tomar com o decreto desta data.

4. — Possibilidades de produção do alcool

Convém que nos fixemos com mais atenção e cuidado neste ponto, para se ver bem que, nas matérias primas de que dispõem, encontram Angola e Moçambique uma fonte quasi inesgotável de elementos de trabalho.

Examinemos o caso de cada uma destas colónias.

Na campanha de 1931-1932 produziu Angola 22:300 toneladas de açúcar e 9:914 de melaços, distribuídas umas e outras do modo seguinte, em toneladas:

Fábricas	Açúcar	Melaços
Cassequel	12:000	5:340
Tentativa	4:900	2:180
Dombe Grande	4:300	1:915
Quissol e Bom Jesus	1:100	489

Estão estas açucareiras longe ainda da sua capacidade de produção, como se vê das cifras que abaixo se publicam:

Fábricas	Capacidade de produção de açúcar — Toneladas	Capacidade não aproveitada
Cassequel	18:000	6:000
Tentativa	6:000	1:100
Dombe Grande	6:000	1:700
Quissol e Bom Jesus	4:500	3:400

Há ainda por aproveitar uma capacidade de 12:000 toneladas.

A produção presente corresponderam 445 gramas de melão por 1:000 de açúcar. Embora o rendimento em alcool varie segundo o tipo dos fermentadores, o processo de fermentação e a riqueza em açúcar do melão, a comissão que em Angola estudou o problema fixou-se no rendimento médio de 27 litros de alcool absoluto por 100 de melão; «e assim vemos que a colónia podia ter produzido dos melaços obtidos no ano decorrido cerca de 2.650:000 litros de alcool deshidratado, que, desnaturados, atingiriam o volume de 2.700:000 litros».

Mas considerou-se que toda a produção de melaços era na verdade aproveitável para alcool; ora isto não deve corresponder aos factos. A própria comissão considerou que só a Cassequel estava em condições de produzir alcool nas condições requeridas. O baixo custo não pode ser atingido senão pelas grandes produções.

É certo que a Companhia do Açúcar de Angola, proprietária das fábricas que funcionam na Tentativa e no Dombe Grande, pediu, logo em Junho de 1929, a revisão e a modificação das leis em vigor sobre o alcool, para o aproveitamento dos melaços, pedido que em Janeiro de 1931 se repetiu. Dêste deve mesmo ter nascido a nomeação dos comissionados que em Março de 1932 apresentaram um consciencioso trabalho. Não consideraram esta entidade — dada a distância das suas fábricas — na categoria das que já neste momento estão em condições técnicas de fornecer alcool a preço conveniente, pela destilação de melaços. Os factos mostrarão se se enganaram.

Nestes termos, praticamente, as possibilidades imediatas de Angola não iriam além de 2.206:000 litros.

Quando as fábricas do Dombe Grande e Tentativa juntarem a êste total a sua produção, Angola ficará dispondo de uma capacidade total de fabrico de 3.206:000 litros, distribuídos da seguinte forma:

Cassequel	2.206:000
Dombe Grande	500:000
Tentativa	500:000

Calculou a comissão em 735:000 litros a capacidade de cada uma destas últimas fábricas; nega a firma proprietária a exactidão destes números, reduzindo-os ao que fica exposto.

Em qualquer caso estamos dentro da produção necessária, no começo da applicação do decreto, produção que permite dispensarmos uma parte da gasolina importada.

Encara a comissão autora do trabalho sobre a industria do alcool em Angola a possibilidade de um largo aproveitamento do sisal — planta cuja cultura atravessa um período de profunda depressão, de que muito convinha fazê-la sair. Algumas plantações, mesmo de entre as mais importantes, não conseguem resultados que permitam sequer o tratamento regular que é indispensável. Largas queixas foram a êste respeito dirigidas ao Ministro das Colónias na sua recente passagem por Angola. Sendo certo que o alcool fabricado com a polpa do sisal fica mais barato do que o produzido com melaços, parece que a regulamentação da industria abre horizontes novos a uma cultura que encarava sem optimismo o futuro. Averiguou-se que bastam 2:500 hectares por ano em estado de corte para fornecerem a matéria prima indispensável ao fabrico de 3.000:000 de litros de alcool deshidratado.

Juntemos a esta cifra o resultado da utilização que do milho avariado ou de qualidade inferior possa fazer-se e veremos que, na verdade, são imensas as possibilidades de que Angola dispõe para fabricar alcool a preços económicos.

O mesmo pode dizer-se também de Moçambique.

A produção na colónia (com os territórios de Manica e Sofala) foi a seguinte, em 1931:

	Açúcar Toneladas
Sena Sugar States, Luabo	26:274
Sena Sugar States, Marromeu	15:138
Companhia do Açúcar de Moçambique (Mopeia)	14:356
Incomati Sugar States	11:300
Companhia Colonial do Buzi	8:936
Mutamba Sugar States	733
A. Teixeira Dias	37
Total	76:774

Nenhum produtor atingiu a sua capacidade máxima. A produção de açúcar na colónia, que em 1929 chegou à sua cifra mais alta, entrou depois em declínio. A capacidade de produção de açúcar em Moçambique deve andar por cerca de 117:000 toneladas.

Dêste modo verificamos que às 76:774 toneladas de açúcar acusadas teriam correspondido 34:164 de melão, ou sejam 9.224:000 litros de alcool, segundo as proporções usadas pela comissão que estudou o problema em Angola.

Se todos os melaços fôsem depois aproveitados com o rendimento referido, ficaria desde logo um excesso de alcool em relação ao consumo possível. Elevando-se o trabalho das fábricas até à capacidade máxima, o excesso seria evidentemente muito maior, levantando-se automaticamente a dificuldade da sua colocação.

Vê-se portanto que basta por agora o aproveitamento dos melaços em cada ano abandonados para se resolver o problema da substituição de uma parte da gasolina consumida em Moçambique por alcool na própria colónia fabricado.

⊕ excesso, se o houver, deve ser dirigido para outras colónias portuguesas enquanto não puder ser para a metrópole.

Por isso ao Ministro das Colónias é dada a faculdade de alargar a todas as possessões portuguesas o regime do presente decreto.

5. — Mistura que se adopta

Nos abundantes trabalhos nos últimos anos publicados sobre esta matéria está plenamente justificado o emprêgo de uma mistura de alcool e gasolina como carburante. No relatório, a que tantas vezes já se tem feito referência, da comissão que em Angola estudou o assunto menciona-se o facto seguinte: «o Departamento da Aviação da Marinha Norte-Americana, país com uma grande reserva de petróleos, depois de ter ensaiado vários produtos, chegou à conclusão de que o melhor carburante para avião é uma mistura de 70 por cento de gasolina e 30 por cento de alcool desnatado».

Realmente, recentes experiências aproximam desta conclusão os mais rigorosos críticos. Parece que, para motores de viaturas automóveis, só misturas que não excedam 25 a 30 por cento de alcool dão uma absoluta satisfação ao que d'elles se exige. A questão, sob este aspecto, parece hoje suficientemente esclarecida.

Técnico de merecido renome e de grande prática nesta matéria, escreveu o que segue: «sob o ponto de vista termodinâmico, o trabalho produzido só pelo alcool carburante fica, em teoria e para a mesma compressão, cêrca de 50 por cento mais caro do que o obtido com a gasolina; também não é menos certo que à exuberância tem sido demonstrado em Moçambique, com exemplo prático de cinco anos na indústria particular, que para as temperaturas registadas no litoral as misturas binárias de 94 por cento de alcool de 96° e 6 por cento de gasolina têm satisfeito amplamente, quer técnica quer economicamente, não indo além de 22 por cento o aumento do consumo em relação à gasolina em toda a casta de motores utilizados tal qual vêm das fábricas.

Devido à variabilidade de temperaturas em Angola e em Moçambique e ainda às pronunciadas diferenças de calor entre o litoral e as zonas dos planaltos, reconhecida é, porém, a necessidade de ser adoptado ali, como carburante, um produto que assegure, em qualquer ponto, trabalho dos motores sem perdas de potência nem aumento sensível de consumo, que seja estável e que, acima de tudo, não deixe pressentir ao condutor do automóvel, ou camião ou moto, a mais ligeira alteração na marcha do veículo e na eficiência do motor, podendo abastecer-se, sem necessidade de ajuste de peças do carburador ou do motor, indiferentemente de alcool carburado ou de gasolina.

Ora tal objectivo, diz-no-lo a experiência das nossas colónias e o relato do que se tem passado nos países onde o assunto foi resolvido já, só poderá ser alcançado, no que diz respeito a veículos automóveis, com a mistura de alcool deshidratado de gradação não inferior a 99,7 Gay Lussac, desnatado com piridina rectificada à razão de 1:133 gramas por cada 100 quilogramas, e de gasolina, na proporção de 25 por cento (em peso ou volume) do primeiro e 75 por cento da segunda.

Um tal carburante poderá, como já se disse, ser utilizado só no litoral das nossas colónias, onde as temperaturas são elevadas, mas também nas regiões de

altitude e na própria metrópole, onde as temperaturas são consideravelmente mais baixas do que na beira-mar das colónias.

Mas se, para se utilizar o alcool-carburante em motores de automóveis, camiões e motocicletas tal qual vêm das fábricas para trabalhar com gasolina, há necessidade técnica de uma mistura mais rica em gasolina, para os motores empregados nas explorações agrícolas e industriais das nossas colónias tal necessidade não existe e a mistura binária alcool-gasolina, com 75 por cento de alcool, inteiramente satisfaz».

Por todas estas razões, que parecem convincentes, encararam-se no decreto duas misturas: uma, em que o alcool deshidratado entra apenas com 24,720 e a outra em que entra com 74,160 por cento. Na primeira pertencem 75 quilogramas à gasolina e 0^{rs},280 à piridina rectificada; na segunda a gasolina entra com 25 quilogramas e a piridina com 0^{rs},840. Aquela destina-se a motores de automóvel, camiões e motocicletas, esta a todos os demais motores e usos.

Não podem, é claro, considerar-se imutáveis estas fórmulas, porque não sabemos que segredos o andar dos tempos nos irá revelando. É necessário acautelar, dentro do princípio geral pôsto, a aplicação da melhor fórmula. Em todo o caso, para que ninguém possa alegar neste ponto, e em qualquer altura, inconsideração, estabelece o decreto duas formalidades essenciais para a modificação do que agora se estatue: a proposta do governador geral e a consulta ao Conselho Superior das Obras Públicas e Minas das Colónias.

6. — A questão do preço

Dentro das questões que o problema do alcool-carburante levanta, uma das mais difíceis é sem dúvida a do preço a que deve ser vendida a mistura de que se tratou acima.

A comissão que estudou o caso em Angola tomou por base a produção anual de 1.500:000 litros de alcool, pensando amortizar em dez anos o capital immobilizado nas instalações, atribuindo-lhe um juro de 10 por cento. Reuniu os elementos seguintes:

	Angolares
I. Melaço, 4 quilogramas (litro e angolares 0,10)	600.000,00
II. Mão de obra:	
2 destiladores	48.000,00
2 ajudantes	8.400,00
4 fogueiros	24.000,00
20 serventes	36.000,00
	<hr/>
	116.400,00
III. Combustível, 5 toneladas de lenha (dia e angolares 80,00)	120.000,00
IV. Patente, angolares 7,50 (hectolitro)	112.500,00
V. Amortização do capital, angolares 2:000.000,00 em dez anos	200.000,00
VI. Administração e manutenção	100.000,00
VII. Juros do capital, 10 por cento sobre 2:000.000,00	200.000,00
	<hr/>
Custo de 1.500:000 litros	1:448.900,00
	<hr/>
Custo de 1 litro	0,965

Arredondando este preço em angolares 1,00 por litro, haveria que juntar-lhe o custo da desnaturação. Pelo decreto n.º 18:987, de 28 de Outubro de 1930, a desnaturação far-se-ia ajuntando a cada 100 litros de alcool 2 litros de metilena regulamentar, 1 litro de petróleo e 2 gramas de verde malaquite. Entendeu a comissão — e muito bem — que não havia necessidade de proceder a este adicionamento de petróleo, visto que o alcool produzido se destinava a ser misturado com gasolina; deste modo, o agravamento do custo que havia a considerar era apenas de angolares 0,12 por litro. Ficaria o alcool desnatado a angolares 1,12 por litro.

A mistura que com a gasolina se operaria depois, supondo-a em partes iguais, ficaria aos preços que, comparados com os que em Março de 1932 eram correntes, se encontram no quadro seguinte:

	Parfina	Shell, etc.
Gasolina, litro.	3,30	3,50
Mistura a 50 por cento	2,21	2,31
Diferenças	1,09	1,19

Não incluíam estes preços qualquer imposto. A comissão considerou contudo que, na base dos custos transcritos, os impostos máximos que não tornavam o preço do litro da mistura a 50 por cento, superior ao litro de gasolina, eram de 2,18 e 2,38 em cada um dos casos acima mencionados.

Contra os preços fixados reclamou uma das empresas que com mais facilidade podia tomar uma posição de interesse na produção do álcool. Dizia: «Nenhuma das actuais fábricas de açúcar de Angola produz neste momento melaços que permitam a extracção anual de 1.500:000 litros de álcool. Os encargos anuais de uma destilação nestas condições (500:000 litros por ano) atingem uma verba aproximada de angolares 900:000, e, dividida esta importância por uma produção de 500:000 litros de álcool, obtém-se angolares 1,80 por litro de álcool nas fábricas, excluídos a embalagem, o imposto a incidir sobre a produção e as despesas de fiscalização a cargo das fábricas». Mas a reclamante entendia que estava dentro das suas possibilidades vender álcool a angolares 1,58 por litro: «Rigorosamente feitos todos os cálculos, reconhece que lhe é impossível fabricar o álcool de melaços e vendê-lo por menos de angolares 1,58 por cada litro».

No seu relatório sobre esta matéria o Sr. engenheiro António J. de Freitas diz que no Buzi lhe deram como custo de produção o de 2 dinheiros, papel, por litro, ou sejam \$83,72, partindo de melaços considerados sem valor. E explica: «tratava-se porém de uma produção pequena, apenas para consumo próprio, sendo natural esperar que o custo baixe sensivelmente quando se trate de grandes produções. Esta hipótese, que sempre se verifica na prática, é confirmada pela comissão que em 1920 estudou a possibilidade do álcool na União Sul-Africana. No seu parecer, esta comissão fixa em 60:000 a 70:000 libras o custo de uma instalação para 4:000 toneladas de produção anual e o custo da produção em 5 dinheiros por galão. Traduzindo estes resultados em escudos e litros de álcool, vemos que uma instalação para 5.000:000 de litros por ano custa £ 60:000, ou 6:000.000\$, papel, e que dá 1\$20 por litro de álcool de produção anual e que o custo de produção será de \$46,5 por litro. Como não será possível manter entre nós, por enquanto, uma fábrica de produção semelhante, estes números podem ser considerados, mas não nos devem servir de base.

Admitamos porém que o custo da produção, entre nós, poderia andar à roda da média entre os custos dados pela referida comissão e pela Companhia do Buzi, isto é, entre \$46,5 e \$83,72.

Teremos então, admitindo como custo provável \$65,11, papel, por litro de álcool produzido, número que não irá muito longe da verdade e que tomarei por base do meu cálculo. Supondo um imposto máximo de $\frac{1}{2}$ centavo, ouro, por litro, teremos:

Custo de produção	\$65,11
Imposto de consumo	\$11,00
Fretes, embalagem, diversos	\$23,89
	<u>1\$00,00</u>

A diferença entre 1\$ e o preço de revenda será o preço do fabricante».

(Relatório do Sr. engenheiro Freitas no *Boletim Geral das Colónias*, Maio de 1932, p. 105).

Temos portanto os seguintes preços a considerar por litro de álcool:

Comissão de Angola, custo de produção	1,12
Buzi, custo de produção, 2 dinheiros (£ a 110\$)	\$91,68
Companhia dos Açúcares de Angola	1,58
Preço dado pelo Sr. engenheiro Freitas	\$65,11

De todos estes preços o que realmente resulta da experiência é o que nos é dado pela informação colhida pelo engenheiro Sr. Freitas no Buzi: 2 dinheiros como custo de produção de cada litro, que, ao câmbio de 110\$ por libra papel, representam \$91,68. Mas esse preço não compreende nem o juro nem a amortização do capital.

Supondo que na instalação se imobiliza uma soma de 2:000 contos e que são necessários 500 contos para fundo de manutenção da indústria, prevendo uma produção anual de 1.000:000 de litros, estamos obrigados a juntar \$25 por litro aos \$91,68 indicados; assim se obtém 1\$16,68, que se devem arredondar em 1\$20. Não se compreende nesta cifra nem o imposto de consumo nem as embalagens e fretes.

No preço de 1\$, proposto pelo Sr. engenheiro Freitas, compreendiam-se estes dois encargos, mas não o lucro do fabricante, ao contrário do que acontece no quantitativo que antes referimos. O preço indicado pela comissão que elaborou o relatório sobre a questão dos carburantes em Angola é comparável com o que obtivemos e difere nele apenas em 8 centavos. Esta diferença provém de a comissão não ter considerado a necessidade da existência de um fundo de transacções para a indústria e de haver partido da hipótese do fabrico de 1.500:000 litros por fábrica — hipótese que para o momento parece ser exagerada.

Nestes termos, fixa-se em 1\$20 o preço do litro do álcool desnaturado. Não é um preço que deixe espaço para uma enorme remuneração, mas simplesmente para um lucro honesto. Além disso, permite à indústria o aproveitamento dos melaços, que eram uma riqueza até agora desprezada.

Sendo assim, ¿a que preço fica a mistura legal?

Tomemos o caso de Angola, supondo que o imposto sobre a produção de litro de álcool é igual ao que paga a gasolina na sua importação:

Fórmula A:	
75 por cento de gasolina	2,62,5
25 por cento de álcool	0,30
Imposto	0,25
Embalagens	0,04
	<u>3,21,5</u>

Como nesta fórmula o gasto do álcool pelo motor é igual ao da gasolina, há um lucro de 0,28 por litro para o consumidor, o que é muito importante.

Se, por hipótese, o preço da gasolina descesse para 3,00, mesmo assim a mistura ficaria a 2,845.

Fórmula B:	
25 por cento de gasolina	0,87,5
75 por cento de álcool	0,90
Imposto sobre o álcool	0,75
Embalagens	0,04
	<u>2,56,5</u>

Como nesta mistura o consumo é superior em cerca de 22 por cento ao da gasolina, temos de adicionar ao preço antes obtido mais 22 por cento para termos a correspondência exacta. Assim obteríamos o preço de 3\$19,23 para a porção de mistura capaz de fornecer força de trabalho correspondente, na pior das hipóteses, à de 1 litro de gasolina: haveria, em relação ao preço actual desta, uma economia de \$30,8 centavos.

Além de certo ponto, para se garantir a boa colocação do alcohol, teríamos de lançar razoavelmente mão da protecção pautal.

Em Moçambique, quanto à fórmula A, temos:

75 por cento de gasolina	1\$87,5
25 por cento de alcohol	\$30
Imposto	\$02,7
Embalagens	\$04
	<hr/>
	2\$24,2

E, quanto à fórmula B:

25 por cento de gasolina	\$62,5
75 por cento de alcohol	\$90
Imposto	\$08,3
Embalagens	\$04
	<hr/>
	1\$64,8
22 por cento	\$36,2
	<hr/>
	2\$01

Esta segunda fórmula dará um carburante muito mais barato do que a gasolina, com manifesta vantagem para a indústria.

7.— A questão do imposto

O decreto provincial n.º 153 estabelecia, no seu artigo 13.º, o imposto de 2 centavos, ouro, por litro. Considerava-se proibitiva esta contribuição, que de resto se não relacionava com a que incidia sobre a gasolina.

Há neste ponto a necessidade de considerar o problema sob o seu aspecto financeiro. Nem Angola nem Moçambique podem dispensar, neste momento, o rendimento que da gasolina possa vir. Isto quer dizer que o aumento de consumo do alcohol tem de cobrir, nos orçamentos, o lugar que a diminuição do consumo da gasolina deixar em aberto. Não se quer mais, mas essa importância não se pode também dispensar.

Mas, ligada a gasolina ao alcohol, em matéria tributária, não poderá aumentar-se o imposto que pesa sobre este sem, do mesmo passo, se aumentar o que incide sobre aquela.

Quanto à cobrança, procura-se resolver o caso com grande simplicidade, mandando que o imposto seja pago pelo fabricante do alcohol ao Estado, mensalmente, em regra na tesouraria da alfândega mais próxima do local das oficinas. Para cada fábrica será determinada expressamente a estação fiscal onde o pagamento se deve efectuar.

Um princípio fundamental se estabelece, em todo o caso, nesta matéria: é que o imposto de consumo pertence ao governo sob cuja administração estiver o território em que o alcohol fôr consumido. Doutra maneira podia acontecer que, com a regra da livre circulação que se fixa, um orçamento viesse a ser gravemente prejudicado com a entrada, nos distritos em que é aplicado, de alcohol que, havendo contribuído para diminuir a importação de gasolina e os direitos correspondentes, nenhum rendimento novo trouxesse para substituir o perdido.

8.— Liberdade condicionada ou «régie» para o fabrico ou venda do alcohol?

Os dois sistemas que, praticamente, podiam ser architectados para a resolução do problema são o da *régie* e o da liberdade temperada por uma fiscalização constante.

Outros se podem, é certo, imaginar. Mas estes são os que, para uma actuação efectiva, oferecem interesse.

A *régie* poderia respeitar à produção ou, simplesmente, à venda do alcohol.

É inaceitável a primeira destas hipóteses. Se a solução do problema assenta essencialmente na idea de aproveitar os melaços que actualmente se abandonam, a nova indústria devia surgir ligada à do açúcar. Podia dizer-se que a *régie* adquiriria os melaços para os tomar como base de fabrico. Mas não valeria a pena, porque a despesa do seu transporte impediria o trabalho económico. Podia a *régie* montar uma instalação junto de cada açucareira; para se chegar a essa solução, preferível era que, a cada uma, se deixasse aberto um tal caminho, pois bem mais economicamente e com melhores resultados saberia fabricar alcohol.

¿E a *régie*, montada apenas para a venda do produto? A *régie* adquiriria todo o alcohol que se fabricasse, a um preço estipulado; ela procederia à mistura e à venda ao consumidor ou ao comerciante. Se razões ligadas com a defesa da saúde do negro exigissem absolutamente este regime, a elle haveria o Governo de recorrer. Mas não. É possível, num regime de concorrência, defender o preto contra o alcoolismo: as fórmulas adoptadas no decreto são uma primeira defesa. Outras se lhe juntam no regulamento. A *régie* seria portanto um intermediário inútil e caro. O seu funcionamento oneraria pesadamente o preço da mistura, sem vantagem sensível.

Diz-se: faltando esse intermediário, ¿quem garante a mistura? A comissão que em Angola estudou esta questão propôs uma fórmula que parece prática: nenhuma gasolina poderá ser despachada sem que o importador prove, com documento bastante, que adquiriu nas fábricas da colónia o volume de alcohol necessário para, nos termos das fórmulas legais, ser lotado com a gasolina.

Tomaram-se a este respeito as cautelas que pareceram bastantes. Outras se poderão adoptar por via de regulamento. Adquirido o alcohol necessário para se obter a mistura, não se vislumbra bem que interesse possa haver em não a efectuar. De resto, as autoridades devem manter a este respeito uma vigilância constante.

Sendo assim, a liberdade fiscalizada, parece ser o regime que, ao menos de momento, mais vantagens apresenta. É o que coloca entre o produtor e o fabricante menor número de intermediários e permite por isso a venda em melhores condições. Em todo o caso, como os princípios estabelecidos no decreto devem ser applicados durante um período largo, acautela-se o futuro, permitindo que o Estado, directa ou indirectamente, possa um dia vir a tomar para si uma parte mais activa na venda, se tanto fôr necessário.

Não se limita também por agora o número de fábricas que podem exercer a indústria. Todos podem dedicar-se a ela nas condições legais. Deverão, contudo, indeferir-se os requerimentos das entidades que, técnica ou financeiramente, não estejam em condições de poder produzir alcohol de baixo custo. E se mais tarde se verificar que, por qualquer razão, é excessivo o número de instalações e que umas se prejudicam às outras, com dano para a economia geral, ao governo de cada colónia fica a faculdade de limitar o número de fábricas ou condicionar a sua laboração.

Como os maquinismos e edificios necessários exigem immobilização de vultuosos capitais, não seria razoável imaginar que estes acorressem a uma indústria que lhes

não desse garantias de lucro e de amortização num prazo mais ou menos longo. Por isso — e tendo em atenção a urgência que há em que para o alcool as emprêças já existentes ou outras novas voltem as suas atenções — deram-se três privilégios importantes às entidades que concluírem a sua instalação e iniciarem o fabrico do alcool dentro do prazo de dezóito meses, contados da publicação do decreto no *Diário do Govêrno*: a applicação, durante quinze anos, do regime contido no decreto; a isenção dos direitos devidos pela importação das máquinas, aparelhos e materiais de construção necessários à instalação das fábricas destinadas a produção de alcool desnaturado; a isenção, durante cinco anos, do pagamento dos direitos de importação devidos pela entrada do vasilhame para alcool desnaturado.

Garante assim a lei às fábricas que se estabelecerem no período indicado uma situação de especial facilidade que certamente animará os capitais a lançarem-se no empreendimento a que o decreto pretende chamá-los.

9. — A defesa do negro contra o alcoolismo

Este ponto mereceu ao legislador uma cuidadosa atenção.

Nenhum alcool deve sair das fábricas — salvo casos a prever em legislação especial — senão desnaturado. Decretou-se para êsse efeito o uso da piridina (C^5H^5N) na proporção conveniente. É o produto mais aconselhável: é líquido, com cheiro desagradável e sabor insuportável, de densidade de 0,986° a 0°; ferve a 116°, tendo já à temperatura do ambiente grande tensão de vapor, facto que, na hipótese de qualquer tentativa de regeneração do alcool, tem valor. É solúvel na água e no alcool em quaisquer proporções, não podendo por isso ser separada por diluição do alcool com água. Praticamente, por destilação também não pode ser separada do alcool. Muitos países a usam como desnaturante: a Alemanha, a Áustria, a Suíça e a União Sul-Africana. Alguns países juntam-lhe outras substâncias. Mas nisso nenhuma vantagem se vê, por a piridina garantir uma boa desnaturação.

É o alcool desnaturado que se entrega ao comerciante. Para que nenhum outro lhe possa normalmente ser vendido exige-se:

1.º Que a direcção técnica da fábrica seja exercida por um engenheiro, português de nascimento, que deve residir junto das instalações, sendo responsável, civil e criminalmente, por todas as transgressões do decreto e seu regulamento que se dêem nos edifícios da fábrica, terrenos e armazém anexo e especialmente pelas saídas ilegais de alcool não desnaturado;

2.º Que o alcool produzido durante um mês só no mês seguinte possa ser vendido, para que a fiscalização se exerça sobre êle com facilidade;

3.º Que as partidas a vender não sejam nunca inferiores a 1:000 ou 100 litros, conforme os fins a que o alcool se destine;

4.º Que todas as vendas de alcool, com indicação dos nomes dos compradores, sejam comunicadas às autoridades.

No regulamento outras cautelas se tomarão ainda, de modo que fique completamente arredada a hipótese da utilização do alcool como bebida.

Dêste modo, não fornecendo as fábricas normalmente senão alcool desnaturado, não sendo praticamente possível montar fábricas clandestinas de desnaturação, parece arredada a hipótese do agravamento do alcoolismo por virtude da instalação desta nova indústria. De resto, devem as autoridades estar vigilantes sempre sobre uma matéria que tantas responsabilidades envolve para, face a face com as circunstâncias, irem tomando todas as providências necessárias.

Assim ficam esclarecidos os objectivos do legislador e explicadas, nas suas linhas gerais, as razões em que se fundamentou, ao procurar resolver um velho problema, na idea de criar em Angola e Moçambique novos e grandes mananciais de riqueza.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1932.

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por fôrça do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado em Angola e Moçambique, nas condições estabelecidas pela lei, o fabrico de alcool deshidratado de graduação não inferior a 99,7 Gay-Lussac, à temperatura de 15 graus centígrados, destinado aos fins seguintes:

- a) Carburante para motores, depois de misturado com gasolina, na proporção legal;
- b) Matéria prima para indústrias químicas;
- c) Combustível em usos domésticos;
- d) Usos medicinais e de laboratório.

Art. 2.º No fabrico do alcool deshidratado podem ser utilizados como matérias primas os melaços provenientes do fabrico do açúcar de cana, o sumo normal da cana sacarina (garapa), a polpa da fibra do sisal, o milho e a batata doce.

Art. 3.º Seis meses depois da publicação do presente decreto no *Diário do Govêrno*, será restringido nas colónias de Angola e Moçambique o consumo da gasolina como carburante, substituindo-se gradualmente por uma mistura de alcool deshidratado da graduação indicada no artigo 1.º, desnaturado com piridina rectificada, na proporção de 1:133 gramas por cada 100 quilogramas, e de gasolina.

§ 1.º A applicação gradual do presente decreto far-se-á nos termos do artigo 12.º, § 2.º

§ 2.º O Ministro das Colónias poderá, por portaria, mandar applicar a qualquer colónia as disposições dêste diploma.

Art. 4.º O carburante formado pela mistura de alcool deshidratado e gasolina será fornecido ao comércio sob duas fórmulas:

a) Fórmula A: destinada a motores de automóvel, camiões e motocicletas, terá o nome de «alcoolina» e, por cada 100 quilogramas, a seguinte composição:

24^{kg},720 de alcool deshidratado;
0^{kg},280 de piridina rectificada;
75^{kg},000 de gasolina.

b) Fórmula B: destinada a todos os demais motores e usos em que é empregada a gasolina, terá a designação de «gasalcool» e, por cada 100 quilogramas, a seguinte composição:

74^{kg},160 de alcool deshidratado;
0^{kg},840 de piridina rectificada;
25^{kg},000 de gasolina.

§ 1.º A mistura com a gasolina será feita pelo Estado, pelos importadores de gasolina, pelas fábricas de alcool ou pelos vendedores, conforme fôr regulamentado.

§ 2.º As fórmulas A e B podem ser alteradas, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, sob proposta de qualquer dos governadores gerais de Angola ou Moçambique.

Art. 5.º O alcool destinado aos fins referidos nas alíneas a), b) e c) do artigo 1.º não poderá sair das fábricas em que fôr produzido sem ser desnaturado pela forma indicada no artigo 3.º

§ 1.º Ao alcool destinado a usos domésticos serão adicionados 2 gramas de corante artificial verde metilo por cada 100 gramas;

§ 2.º Para a desnaturação do alcool destinado a matéria prima para indústrias químicas poderá ser usado um produto diferente da piridina rectificada se o governador geral o autorizar, depois de requerido pelo interessado, por intermédio da Repartição de Indústrias e Minas e com parecer favorável desta.

Art. 6.º O preço por que as fábricas podem vender no local da produção o alcool deshidratado e desnaturado não excederá por litro 1\$20 angolares (Angola) ou 1\$20 (Moçambique), acrescidos do imposto de consumo.

§ único. O governo geral da colónia poderá alterar o preço da venda do alcool deshidratado, consoante as oscilações cambiais, tendo em vista que o preço de cada litro de alcool foi calculado na base de 110\$ metropolitanos por libra esterlina.

Art. 7.º Sobre o alcool desnaturado para venda na colónia incidirá, por litro ou quilograma, um imposto de consumo igual ao que, pelo mesmo volume ou peso de gasolina, fôr pago na sua entrada na colónia. Este imposto será cobrado pelas fábricas no momento da venda do alcool.

§ 1.º O imposto de consumo será pago pelo fabricante do alcool ao Estado mensalmente, em regra na tesouraria da alfândega mais próxima do local da fábrica; para cada fábrica será determinada expressamente, em portaria, a instância onde o pagamento se deve efectuar.

§ 2.º A gasolina pagará pela sua entrada nas colónias um direito específico não inferior a \$30 por litro.

Art. 8.º Todo o demais alcool, fabricado ao abrigo do artigo 1.º e nas condições regulamentares, pagará até \$25 metropolitanos de imposto de consumo, ao câmbio do dia, sendo a cobrança feita no local e nas condições referidas no artigo anterior.

Art. 9.º No território das colónias de Angola e Moçambique a circulação e venda de alcool produzido pelas fábricas autorizadas a exercer essa indústria é livre, não podendo ser sujeita a impostos especiais de trânsito ou venda; mas o imposto de consumo referido no artigo 7.º pertence ao governo sob cuja administração estiver o território em que o alcool fôr consumido.

Art. 10.º Os industriais que queiram dedicar-se ao fabrico do alcool deshidratado e desnaturado deverão requerê-lo ao governo geral da colónia em exposição de que conste:

a) o local onde pretendem construir as instalações e que deverá ser tal que não ofereça perigo para a segurança ou salubridade públicas, nem para o pessoal empregado;

b) A capacidade de produção da fábrica;

c) As matérias primas que pretendem empregar e quantidades de que poderão dispor;

d) O processo de fabrico que será adoptado, tendo-se em vista a produção de alcool deshidratado e desnaturado de força real nunca inferior a 99,7 Gay-Lussac;

e) Os recursos financeiros com que efectivamente a empresa requerente conta para a montagem da fábrica e sua laboração;

f) Toda a mais documentação que em regulamento se estabelecer.

§ único. Com o requerimento irá documento que prove haver sido feito, no estabelecimento para isso destinado, depósito da quantia de 50.000\$ ou angolares à ordem do governo da colónia.

Art. 11.º Os requerimentos referidos no artigo anterior serão decididos pelo governador geral, ouvidas a Direcção dos Serviços Aduaneiros e a repartição que tiver a seu cargo os serviços de indústria; o despacho deferindo ou indeferindo será publicado no *Boletim Oficial*.

§ 1.º Será causa de indeferimento o facto de se constatar, pelas informações oficiais obtidas, que os pretendentes não estão, técnica ou financeiramente, em condições de poder produzir alcool de baixo custo, quer pelos processos ou matérias primas que pretendam empregar, quer pela capacidade da fábrica ou local da sua instalação.

§ 2.º O deferimento do pedido apenas vale pelo prazo de três anos. Se, passado esse período, a fábrica não estiver em laboração, reverterá para o Estado o depósito feito e caducará a licença.

§ 3.º Depois de concluída a instalação de cada fábrica ser-lhe-ão sempre passadas rigorosas vistorias por um engenheiro delegado da repartição que tratar dos serviços de indústria e por um delegado dos serviços aduaneiros. Destas vistorias lavrar-se-ão autos e só depois delas poderá a fábrica entrar em laboração.

§ 4.º O governo da colónia tem o direito de limitar o número de fábricas de alcool e de condicionar a sua instalação.

Art. 12.º Nenhuma gasolina poderá ser despachada para consumo nas Alfândegas de Angola e Moçambique sem que, no acto do despacho de importação, o importador prove, com documentos passados pelo fabricante do alcool e pela Repartição de Indústria, ter adquirido nas fábricas da colónia a quantidade de alcool, em peso ou volume, necessária para, nos termos do artigo anterior, ser lotada com a gasolina a importar.

§ 1.º O alcool adquirido pelos importadores de gasolina a que se refere o presente artigo apenas poderá ser aplicado à lotação com a gasolina importada; a aplicação a fins diferentes será punida e perseguida como contrabando.

§ 2.º Sempre que no decorrer de um mês a quantidade de alcool vendido pelas fábricas autorizadas para os fins indicados no artigo 4.º fôr igual à produzida no mês anterior, a Repartição dos Serviços de Indústria da colónia comunicará esse facto à Direcção dos Serviços Aduaneiros para que esta permita o despacho de um volume de gasolina ou alcool desnaturado de origem portuguesa, que, somado ao volume de mistura alcool-gasolina já consumido nesse mês, respectivamente iguale em quantidade o total de mistura consumido no mês anterior ou chegue para formar este total; em casos excepcionais de reconhecida necessidade poderá, por despacho do governador geral, permitir-se, durante o primeiro ano de vigência do regime deste decreto, o despacho de uma quantidade de gasolina que exceda em 10 por cento o consumo do mês anterior referido. As autorizações de importação de gasolina dadas nos termos deste parágrafo e as comunicações à Direcção dos Serviços Aduaneiros para o mesmo fim serão sempre publicadas no *Boletim Oficial*.

§ 3.º Os documentos comprovativos de compra de alcool que, em harmonia com o presente artigo, tiverem servido para justificar importações de gasolina ficarão juntos ao processo de despacho e serão arquivados na Direcção dos Serviços Aduaneiros.

Art. 13.º Os industriais que se dediquem ao fabrico do alcool deshidratado comunicarão até o fim de cada mês à Repartição de Indústria da respectiva colónia:

1.º As quantidades de alcool fabricado durante o mês, com indicação da produção diária;

2.º As quantidades de alcool vendido durante o mês, com a indicação dos nomes dos compradores e dis-

criminação das vendas feitas, indicando para cada comprador o número e data do recibo passado.

§ único. Para efeitos de fiscalização e regulamentação, o álcool produzido durante um mês só poderá ser vendido pelas fábricas no mês seguinte ao do fabrico e em partidas não inferiores a 1:000 litros quando se destine aos fins indicados no artigo 4.º, e a 100 litros quando se destine a outros fins.

Art. 14.º A exportação de todo o álcool que exceda as necessidades das colónias de Angola e Moçambique não pode ser proibida ou restringida; durante os cinco anos que se seguirem à entrada em vigor do presente decreto não poderá a exportação ser sujeita a impostos que representem a cobrança de quantia superior a 2 por cento do valor estabelecido nos termos do disposto no artigo 6.º e seu parágrafo.

Art. 15.º A direcção técnica local de cada fábrica de álcool deshidratado será exercida por um engenheiro, português de nascimento, que junto dela residirá.

§ único. O engenheiro director técnico é solidariamente responsável, civil e criminalmente, com os indivíduos que formam os corpos gerentes da empresa proprietária da fábrica, por todas as transgressões do disposto no presente decreto e seus regulamentos que se dêem nos edifícios ou terrenos da fábrica e armazéns anexos e especialmente pelas saídas ou vendas ilegais de álcool não desnaturalado; a empresa proprietária é civilmente responsável por estas violações.

Art. 16.º O pessoal não indígena empregado nas fábricas de álcool deshidratado a instalar será de nacionalidade portuguesa numa percentagem de 90 por cento do total. Todo o pessoal indígena empregado deve ser de nacionalidade portuguesa.

§ único. Os vencimentos do pessoal europeu ou equiparado serão estabelecidos em relação a categorias de funções e não em relação a indivíduos; não poderão as empresas pagar aos não europeus vencimentos menores do que aos europeus que desempenharem lugares da mesma categoria. As categorias de funções serão sujeitas à aprovação da entidade técnica que o governador geral designar.

Art. 17.º O regime das penas a aplicar, por virtude das transgressões do disposto no presente decreto com força de lei, constará de regulamento a elaborar pelo Ministro das Colónias. A absolvição de qualquer réu em julgamento nos tribunais ordinários não importa a anulação das penas impostas por via administrativa.

Art. 18.º As sociedades estrangeiras que pretendam exercer nas colónias a indústria do fabrico do álcool deverão juntar ao seu requerimento certidão autêntica da resolução tomada em assemblea geral dos sócios, sujeitando a sociedade, em tudo, ao direito público e privado, às autoridades e aos tribunais portugueses, renunciando por completo a qualquer foro estrangeiro, geral ou especial, por todas as questões que possam vir a ter por virtude de causa directa ou indirectamente ligada com o exercício da indústria. Sem que esta certidão esteja junta ao processo não será concedida autorização para a instalação de fábrica de álcool.

Art. 19.º As fábricas de álcool deshidratado que concluírem a sua instalação e iniciarem o fabrico do álcool dentro do prazo de dezóito meses, contado da publicação do presente decreto no *Diário do Governo*, são dados os seguintes direitos:

1.º Aplicação, durante quinze anos, do regime contido no presente decreto;

2.º Isenção de direitos pela importação das máquinas,

aparelhos e materiais de construção necessários à instalação das fábricas destinadas a produção de álcool deshidratado.

§ único. A importação far-se-á sob garantia de fiança, penhor, caução de títulos ou hipoteca; se o importador, no prazo dos dezóito meses fixado no presente artigo, não mostrar concluída a instalação e iniciado o fabrico com a abertura da venda de álcool em quantidade apreciável, intimá-lo-á a alfândega, sem mais formalidades, a pagar imediatamente todos os direitos devidos pelas importações efectuadas. Esta intimação será feita pela forma usual e publicada depois no *Boletim Oficial*; é seu efeito retirar ao importador os benefícios concedidos pelo presente artigo.

3.º A isenção, durante cinco anos, do pagamento de direitos de importação devidos pela entrada do material destinado a vasilhame para álcool desnaturalado.

Art. 20.º A venda de álcool não desnaturalado estará sujeita a regime regulamentar especial.

Art. 21.º O Ministro das colónias procederá à regulamentação do presente decreto com força de lei.

Art. 22.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr.

Para ser publicado nos «Boletins Officiais» das colónias de Angola e Moçambique.

Dado nos Paços do Governo da República, em 30 de Dezembro de 1932. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Daniel Rodrigues de Sousa — Anibal de Mesquita Guimarães — César de Sousa Mendes do Amaral e Abranches — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.

Decreto n.º 22:051

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta do Ministro das Colónias, hei por bem decretar o seguinte:

CAPÍTULO I

Das fábricas e das licenças para o exercício da indústria

Artigo 1.º As fábricas autorizadas a produzir álcool deshidratado, nos termos do decreto n.º 22:050, deverão satisfazer às seguintes condições:

1.ª Ser instaladas em local apropriado à sua laboração, não oferecendo perigo para a segurança ou salubridade pública, nem para o pessoal nelas empregado;

2.ª Ter capacidade igual ou superior a 3:000 litros de álcool deshidratado em vinte e quatro horas de laboração; a sua construção e apetrechamento serão próprios para a produção de álcool deshidratado de força real não inferior a 99,7 Gay-Lussac à temperatura de 15º centígrados, isento de impurezas;

3.ª Ter anexo um armazém, completamente isolado das mais edificações, com depósitos de capacidade suficiente para, em condições de segurança, receberem todo o álcool produzido em trinta e cinco dias de trabalho consecutivo; cada um dos depósitos deverá ter