

nosso entendimento, deve ter um sentido lato — observado à luz da necessidade de expansão externa dos produtos industriais — o que cremos poder justificar este artigo e o curto comentário que lhe tentamos fazer.

Unir no comércio, significa, na parte que nos interessa, conjugar todos os esforços nacionais para alargar o mercado necessário ao consumo exigível por produção industrial suficientemente dimensionada. *Dimensionar na produção* significa aproveitar toda a teoria do factorial, influente dos custos e dos meios de produção, para que o empreendimento efective a sua promoção para além de limites mínimos impostos pela competição estranha.

Os empreendimentos que servem a expansão nacional, qualquer que seja a sua hierarquia ou o ambiente onde actuam, terão de servir aqueles objectivos de união e de expansão do mercado nacional. Todos os pequenos nadas que podem influenciar os custos de produção devem ser considerados como parcelas cujo integral é condição de êxito. Todos quantos actuam no ciclo económico da produção nacional têm de sacrificar um pouco do seu natural e justificado individualismo empresarial, ou melhor, sectorial — na medida em que a sua

influência tenha direcção paralela com o alargamento do mercado de bens industriais, qualquer que seja, na aparência, o valor escalar da sua intervenção.

À Administração e às empresas de produção e de distribuição eléctrica cabe-lhes o honroso papel de reflectir sobre a necessidade de conjugação de esforços nacionais para o incremento da exportação.

No que se refere à extensão a dar à qualificação de *inconveniência económica* do intermediário entre a produção de electricidade e consumo industrial está — pensamos — a fonte de uma nova óptica de observação dos aspectos relacionados com os fornecimentos de energia a produções dirigidas para a expansão externa dos consumos, a qual merece especial atenção em tudo o que tenda para destacar-se, entre os conceitos de base que comandam o problema da energia eléctrica, a superior compreensão (que é necessária) de que a união para o comércio externo é raiz indispensável do nosso desenvolvimento.

FERREIRA DO AMARAL

Director-Geral dos Serviços Industriais

A incorporação de material eléctrico, de fabrico nacional, na montagem de veículos automóveis

CDU. 629.114:621.34 (469)

O aumento do parque automóvel nacional que, nos dez anos que medeiam entre 1950 e 1960, passou de 92 000 veículos em circulação para 221 000, com uma taxa de crescimento de 9,16%, foi conseguido à custa da importação de veículos montados, na sua quase totalidade completos.

Na verdade, com excepção de umas tantas cabinas para camiões de carga e a maior parte das carroçarias de autocarros de passageiros, a utilização em veículos novos de componentes produzidos em Portugal, limitara-se à aplicação de alguns pneus e baterias, principalmente nos automóveis pesados.

A vultuosa drenagem de divisas originadas pela importação de veículos automóveis processava-se a um ritmo verdadeiramente alarmante (passou de 331 214 contos em 1950, para 778 829 em 1956 e atingiu os 948 861, em 1959) e era cada vez maior a influência que esta drenagem exercia no desequilíbrio da balança comercial (em 1950 o valor dos veículos importados correspondia a 4,37% das importações e em 1959 atingia 6,93%).

Assim, a importação de veículos automóveis era responsável por uma das mais fortes parcelas de desequilíbrio da balança comercial portuguesa e, se juntarmos aos números já indicados as importações no Ultramar chegava-se a um valor de quase 1 500 000 contos, o que não podia deixar de pesar significativamente no quadro económico nacional.

Este ritmo de expansão verificado na importação, que a melhoria das condições de vida favorecia, mostrava-se superior ao dos restantes índices de trocas externas — o que afectava, desfavoravelmente, a própria balança de pagamentos — levou a Administração a pensar na adopção de medidas que, sem influenciarem a normal expansão do parque automóvel do País, atenuassem de modo substancial os inconvenientes da falta de contrapartida na exportação e assim foi promulgado, em 20 de Dezembro de 1961, o Decreto-Lei n.º 44 104.

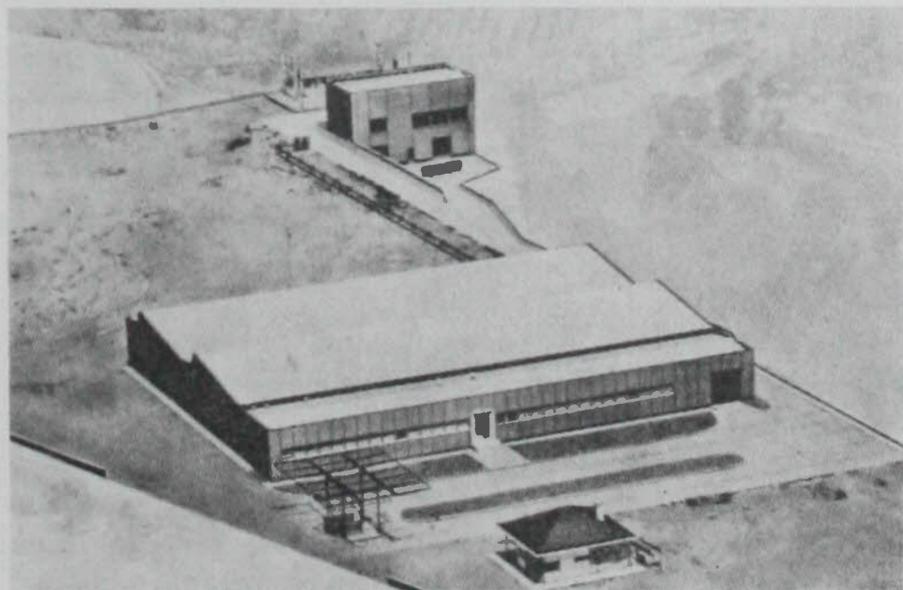
Este diploma que tornou obrigatória a montagem no País, com um mínimo de incorporação de produto nacional, da quase totalidade dos veículos automóveis a importar, teve em

vista não só a poupança de divisas como procurou também que a indústria de montagem contribuisse, no máximo das suas possibilidades, para o crescimento do produto nacional.

Como interessava, especialmente, estimular a incorporação de trabalho nacional sob a forma de mão-de-obra, matérias primas e produtos intermediários, quando essa incorporação exceder 60% do preço de custo na fábrica, os veículos passam a ser considerados produtos de fabricação nacional, nos termos do Decreto n.º 37 683, de 24 de Dezembro de 1949.

A indústria de montagem como grande impulsionadora de outras actividades, fornecedoras ou subsidiárias, vem polarizando iniciativas conducentes a novos fabricos, geralmente localizados em regiões pouco desenvolvidas industrialmente, favorecendo deste modo o desenvolvimento regional e a consequente fixação de populações.

Um grande número de materiais e componentes de fabrico nacional está a ser utilizado de uma maneira geral nos veículos montados no País. Entre esses produtos e equipamentos,



1.º — Vista aérea da fábrica de acessórios eléctricos para automóveis implantada na Guarda