

QUESTÃO «AMBACA»

Parecer da comissão encarregada de proceder ao inquérito das últimas negociações, que deram origem à crise ministerial. (Sessão de 26 de Janeiro de 1912).

A comissão pôr vós nomeada podia reduzir o seu parecer às últimas palavras deste relatório; mas entendeu oportuno e conveniente relatar as circunstâncias em que foi nomeada e, por forma ainda que rápida, descrever o desenrolar das negociações até a sua nomeação.

As negociações sobre a regularização da situação da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África em face do Estado iniciaram-se em 1911, quando ainda Ministro da Marinha e Colónias o Sr. Amaro de Azevedo Gomes, tomando mais intensidade e incremento durante a gerência do Sr. Celestino de Almeida.

Quando o Sr. Freitas Ribeiro tomou posse da pasta das Colónias, estavam já bastante avançadas as negociações e este Sr. procurou ultimá-las o mais breve que lhe fôsse possível, de maneira a poder o Estado tomar posse da linha no dia 1 de Janeiro de 1912.

Decorreram as referidas negociações, várias e acidentadas (*Documentos relativos à questão de Ambaca*) até que, alcançada uma certeza de solução favorável e em virtude da Companhia se recusar a negociar sem se sujeitarem as divergências à arbitragem, foi esta ordenada por portaria de 9 de Dezembro de 1910, seguida em breve dum outra de 15 de Dezembro de 1910, tendo sido trocados telegramas e officios entre o Ministro, árbitros e governador civil do Pôrto sobre detalhes da arbitragem.

A Companhia do Caminho de ferro de Ambaca tem a posse da linha da costa a Ambaca na extensão de 364 quilómetros, seguindo-se, com uma pequena solução de continuidade, a linha do Estado, de Ambaca a Malange, na extensão de 140 quilómetros. As relações entre o Estado e a Companhia eram de guerra aberta e declarada, resultando deste facto um prejuizo enorme, quer para o Estado, quer para a Companhia, e ainda para o comércio de Angola.

O Estado tinha sobre a Companhia um crédito superior a 5:000 contos de réis e a Companhia apresentava contra o Estado uma conta de reclamações, que excediam 12:000 contos de réis.

Tornava-se, pois, urgente, antes de mais nada, fazer um ajuste de contas para tornar possível realizar qualquer futura operação, que rapidamente trouxesse a linha para a posse do Estado. Esta era a opinião de há muito assente, por ninguém contestada e que mais uma vez resalta agora de todos os depoimentos prestados a esta comissão. Assim procuravam os vários Ministros chegar a essa liquidação e combinar a forma dessa passagem, liquidação que é ainda pôr em prática as conclusões dos relatórios das comissões de estudo nomeadas e em especial a base 4.^a, oferecida pela comissão de 1909. O Sr. Freitas Ribeiro entendeu dever tornar solidárias as duas operações — a da liquidação ou ajuste de contas e arrendamento — para maiores vantagens poder o Estado colher na solução final que se obtivesse. O arrendamento foi julgado a operação

mais vantajosa e por este motivo por êle se optou. Neste ponto das negociações a Companhia afirmou não poder submeter-se ao contracto de arrendamento, sem que a liquidação de contas ficasse definitiva, e garantida por termo legal, de modo a libertar se de qualquer mudança de opinião do Govêrno com quem tratava, ou dos futuros, visto que ela se ia ligar ao compromisso de arrendamento até 1984 também por contracto regular e legal. Entendia ela que a forma legal seria a sentença arbitral sobre a liquidação de contas, por ser essa a fórmula estabelecida no contracto primitivo para as dúvidas e divergências que se suscitassem entre o Estado e a Companhia.

Em vista da formal recusa da Companhia em negociar noutras bases, e, querendo o Ministro evitar que houvesse dúvidas sobre a boa fé com que o Estado negociava, aceitou a arbitragem.

Nestes termos, foram nomeados os árbitros que resolveram a liquidação de contas e assinaram a acta de arbitragem transcrita no folheto *Documentos sobre a questão de Ambaca*. Os resultados obtidos encontram-se a fl. 84, do já referido folheto.

Formando um todo único, o ajuste de contas realizado pela arbitragem e o arrendamento feito pelo Estado e que devia imediatamente seguir-se àquele, o Sr. Freitas Ribeiro no dia 27 de Dezembro de 1911 apresentou ao Parlamento a proposta de arrendamento, pedindo urgência, visto dever o contracto começar a vigorar no dia 1 de Janeiro; mas, tendo um membro da comissão de finanças, o Sr. Inocêncio Camacho, ponderado que a comissão de finanças deveria ser ouvida, prometendo que ela daria o seu parecer em breve espaço de tempo, o Sr. Freitas Ribeiro desistiu da urgência seguidamente. Decorridos vinte e sete dias, na sessão de 23 de Janeiro de 1912, o Sr. Deputado Egas Moniz requereu documentos sobre a questão Ambaca; na sessão de 24 pediu a comparência do Sr. Ministro das Colónias e na sessão de 25, já conhecida a demissão do Sr. Ministro, declara desejar interrogar o Govêrno sobre a questão Ambaca.

No próprio dia 25 é publicada no *Diário do Govêrno* a portaria seguinte:

«Atendendo a que a portaria de 9 de Dezembro de 1911, não publicada no *Diário do Govêrno*, que pelo Ministério das Colónias mandou proceder ao ajustamento de contas da Companhia do Caminho de Ferro Através de África, não foi, nem o assunto de que trata, submetido a Conselho de Ministros, nem sobre êle ouvido o Ministro das Finanças, não contêm com precisão o objecto do litigio, nem autorização para julgamento *exaequo et bono*, nos termos do artigo 45.^o e § 2.^o do Código do Processo Civil; e atendendo a que a portaria de 15 de Dezembro de 1911, publicada pelo mesmo Ministro no *Diário do Govêrno* de 16 de Dezembro do mesmo ano, está nas mesmas condições:

Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e Colónias, sobre resolução do Conselho de Ministros, e sem tomar conhecimento dos actos emanados dessas portarias que, para todos os efeitos legais, êles sejam considerados nulos e de nenhum efeito.

Paços do Govêrno da República, em 25 de Janeiro de 1912. — Sidónio Bernardino Cardoso da Silva Paes — António Caetano Macieira Júnior.

No mesmo dia 25, o Sr. Presidente de Ministros, na Câmara, declarava:

«Tendo o Sr. Ministro das Colónias entendido que devia, na gerência da sua pasta, conceder arbitragem à Companhia do Caminho de Ferro Através de África, para resolver um ajuste de contas entre ela e o Estado, e tendo o Conselho de Ministros entendido que isso não se devia consentir, por virtude de não se terem cumprido certas formalidades que a lei exige; S. Ex.^a entendeu que devia pedir a sua demissão, visto que o Governo havia resolvido anular todos os actos que haviam sido praticados. E o Governo publicou hoje, no *Diário do Governo*, o decreto anulando as duas portarias respectivas a esse assunto, da responsabilidade exclusiva do Sr. Freitas Ribeiro. Devo dizer, com justiça, que o Sr. Freitas Ribeiro enquanto geriu a pasta das Colónias, o fez sempre com actividade, zêlo e patriotismo».

Na sessão de 26, o Sr. Freitas Ribeiro mandou para a mesa uma proposta de inquérito aos seus actos, sendo sómente aprovada a segunda parte dela assim redigida:

«Proceder ao inquérito das últimas negociações, que deram origem à crise ministerial».

Pela Presidência foram nomeados para a comissão os actuais membros dela e o Sr. Deputado Egas Moniz, que no dia 8 dela saiu, por motivos de ordem particular, como consta da acta das sessões de 8 de Fevereiro de 1912.

Tendo-se a comissão reunido para analisar quais os poderes que lhe tinham sido conferidos, resolveu apresentar à Câmara algumas dúvidas sobre a amplitude do seu mandato, para que esta devidamente as esclarecesse.

Na própria sessão de 8 de Fevereiro, em que a comissão apresentou as suas dúvidas, foi aprovada a moção que definitivamente estabeleceu os limites da sua competência:

«A Câmara entende que os trabalhos da comissão nomeada para proceder ao inquérito das últimas negociações sobre o caminho de ferro de Ambaca se não podem ampliar à apreciação da última crise ministerial. Mas deve não só compreender o que se passou com a arbitragem relativa àquele caminho de ferro, como também tudo o que sobre as últimas negociações se praticou, determinando as responsabilidades, que porventura possa haver, das pessoas que no assunto intervieram, podendo para isso ouvir as pessoas que entender e requisitar ou examinar

Sala das Sessões, em 15 de Abril de 1912.

os documentos e outros meios de informação que julgar necessários».

A comissão deu comêço aos seus trabalhos estudando a questão pelos vários relatórios existentes, quer pelo que diz respeito ao Estado, quer pelo que diz respeito à Companhia. Consultou os documentos existentes no Ministério das Colónias. Esta parte do seu estudo teve unicamente por fim orientá-la e torná-la conhecedora do problema, para bem poder avaliar o verdadeiro papel de cada uma das pessoas que figuraram nas negociações. Prestou-se também a ouvir os depoimentos de todos os que quisessem apresentar factos, argumentos ou acusações. Ninguém appareceu, tendo de limitar-se a ouvir as pessoas que convidou, por saber, ou imaginar saber, que teriam do assunto conhecimento. Não obrigou os declarantes a respostas certas, mas antes lhes deu inteira liberdade para referirem o que soubessem e quisessem.

Todas as pessoas depuseram perante a comissão e forneceram os seus depoimentos escritos. O Sr. Camilo Rodrigues quando compareceu perante a comissão pediu para naquele momento não depôr, dizendo necessitar de falar com os seus documentos à vista, que ainda não possuía, e requerendo por isso se lhe concedesse tempo para apresentar o seu depoimento escrito. Foi acordado espaçar-se esse prazo por oito dias. Decorridas as férias, no dia 12 do corrente, compareceu S. Ex.^a perante a comissão, entregando a esta vários números de jornais com escritos seus sobre o assunto, declarando não poder ainda entregar o seu depoimento escrito por êle sómente em rascunhos, mas prestando-se a depôr imediatamente e a apresentar o depoimento escrito no dia 15 do corrente. A comissão ouviu rápidamentee o seu depoimento, dando como terminados os seus trabalhos.

Conclusão

A comissão é de parecer que não há responsabilidades de qualquer ordem para qualquer das pessoas que tiveram directa ou indirectamente ingerência nas negociações do ajuste de contas, arbitragem e condições do arrendamento; é, no entanto, a maioria da comissão de parecer que o Ministro das Colónias devia ter levado ao Conselho de Ministros o pedido de arbitragem como meio de solucionar a questão Ambaca, e que, resolvido que fôsse, pelo mesmo Conselho, que se devia empregar êste meio, ao Parlamento e pelo Governo, fôsse então feito o pedido da elaboração do processo a seguir na arbitragem a realizar.

*José Vale de Matos Cid.
Ezequiel de Campos.
Caetano Gonçalves.
Carlos Maia Pinto.
Alvaro de Castro.*

DEPOIMENTOS

1.º

Sendo Ministro o Ex.^{mo} Sr. Amaro de Azevedo Gomes, e vendo, pelo que se estava passando na África Central, que breve os caminhos de ferro da Beira, do Cabo, e belgas chegam à nossa fronteira oriental de Angola, ordenou-me S. Ex.^a que tratasse de negociar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, a fim de terminar uma situação que dia a dia se ia agravando. Devia passar-se isto aí por Junho ou Julho de 1911.

Çomecei por trocar impressões com o Sr. general Len-

castre e Menezes, que por sua vez se entendia com a direcção no Pôrto. Discutia-se o assunto com dificuldade por êste processo, insistindo eu e prometendo a Companhia que breve viriam a Lisboa um ou dois directores (Gamá ou Montenegro).

Sendo já Ministro o Ex.^{mo} Sr. Dr. Celestino de Almeida, foi S. Ex.^a surpreendido pelo officio que consta dos documentos publicados (doc. n.º 8, p. 25) e a que determinou se respondesse conforme o officio publicado a p. 29 (doc. n.º 9).

Pouco depois chegavam a Lisboa os Srs. Montenegro e Gama, retirando aquele e ficando êste, com quem tratei da questão, propondo várias soluções, até que pelo

Sr. Gama foi apresentada uma proposta, escrita, cuja cópia enviei aos Ex.^{mos} Srs. Azevedo Gomes, Novais, governador de Angola e fiscal do caminho de ferro em Loanda, engenheiro Armindo de Andrade, que todos a acharam aceitável e vantajosa.

Por esta ocasião, e sendo necessário fazer o ajustamento de contas, antes de qualquer outro procedimento, passou o assunto a ser tratado pelo meu colega e amigo Eusébio da Fonseca, Director Geral da Fazenda das Colónias, que negociou este ajuste de contas e o arrendamento.

Devo mais acrescentar:

Julgo que o prolongamento da linha de Ambaca é questão de capital importância para Angola e que não pode ser adiado, por pouco tempo que seja, em vista da política ferro-viária que está sendo seguida pelos ingleses e belgas e da possibilidade de R. Williams se ver embarçado para concluir a linha Lobito-Katanga para além do quilómetro 520.

Que em minha consciência a Companhia tem direito ao pagamento em ouro da quantia destinada ao pagamento das obrigações, em vista das provas que no processo existem.

Que se a Companhia tem culpas, e não pequenas, não menores tem o Govêrno que lhas consentiu.

E finalmente, que julgo seria injusto e de consequências que não são fáceis de prever o fazer quebrar a Companhia; além de que, sendo a Companhia portuguesa, deveria ter tratamento tam favorável como as companhias estrangeiras tem tido, para que se não suponha que em Portugal aos nacionais se nega justiça e aos estrangeiros se fazem favores. — A. *Freire de Andrade*.

2.º

A exploração dos caminhos de ferro das colónias deve, a meu ver, ser feita por administração directa do Estado. Tenho-o afirmado por mais duma vez em informações officiais, quer por escrito, quer verbalmente.

Não é possível estabelecer tarifas e cadernos de encargos tam definidos e tam circunstanciados que possam permitir ao Govêrno o regular os serviços pela maneira mais conveniente aos interesses e desenvolvimento das colónias desde que a exploração esteja a cargo de qualquer companhia.

As companhias têm como dever primordial zelar os interesses dos seus acionistas, aumentando as suas receitas e empregando todos os meios lícitos para fazer diminuir as suas despesas, e êsses meios são lícitos desde que a companhia cumpra estritamente a letra do seu contracto. Ora os interesses duma companhia nem sempre estão de acôrdo com os do Estado. Êste pode cobrar menor receita ou sofrer maior encargo, na exploração dessas linhas, e, apesar disso, ter grandes lucros ou vantagens pelo desenvolvimento das regiões atravessadas pelo caminho de ferro, pelo aumento das receitas provenientes dos impostos directos e indirectos e outras vantagens que resultam do aumento da riqueza pública, da colonização, do alargamento das indústrias e comércio e ainda da occupação efectiva de regiões insubmissas.

Com a exploração directa do Govêrno as tarifas podem facilmente ser modificadas, moldando-as às condições de lugar e até de época por forma a permitir o aproveitamento de todos os produtos, consoante as circunstâncias que se apresentem à administração superior da respectiva colónia.

Mas se êste modo de ver não me parece contestável em princípio, mais se acentua numa linha de penetração como a de Loanda, em que uma parte (364 quilómetros), compreendendo a testa da linha, pertence a uma companhia, tendo o Estado de ser tributário dela no prolongamento até a fronteira com um desenvolvimento de 700 quilómetros no mínimo.

Ainda se compreende uma linha como a do Lobito ou Benguela, pertencente em toda a extensão a uma companhia, mas é inaceitável como na de Loanda, sendo uma parte pertença do Estado e a outra parte duma companhia.

As dificuldades, quer para a construção pelas demoras no transporte de materiais de construção em 364 quilómetros da linha de Ambaca, e aumento de despesa de construção pelo pagamento das tarifas de pessoal e material, quer para a exploração pela falta de tarifas combinadas e regularização de horários, trasbordos no Lucala, etc., devem fazer pôr de parte a exploração da linha de Loanda por duas entidades diferentes, ainda que cada uma delas tenha a melhor vontade de auxiliar a outra, o que nem sempre se pode esperar.

¿ Perguntam V. Ex.^{as} se passando a exploração para o Estado haverá diminuição nos encargos do Tesouro?

A meu ver não pode haver dúvida que a despesa diminuirá e que a receita deverá ser aumentada.

Diminui a despesa pela supressão da direcção da fiscalização, redução dos quadros de exploração em que actualmente há duplicação, visto haver duas direcções, a de Loanda a Ambaca e a de Lucala a Malange; e ainda para se poder obter pessoal em melhores condições de salário se se quiser interessar no recrutamento os caminhos de ferro do Estado, na metrópole, podendo tornar obrigatório para o pessoal, que de novo neles fôr admitido, um período de serviço em África. De resto a comparação das despesas de exploração que constam dos relatórios da companhia e as dos orçamentos do caminho de ferro do Lucala a Malange, provam que a exploração de toda a linha de Loanda a Malange não deve ser superior a 750\$000 réis por quilómetro, ao passo que o Govêrno pelo contracto de 1885 tem de pagar à Companhia, ou levar-lhe em conta 1:200\$000 réis, mínimo.

Quanto à receita pode e deve ser notavelmente aumentada, com vantagem para a agricultura e desenvolvimento do comércio, pela redução das tarifas em várias classes dos produtos do interior, regulando essas tarifas por zonas de maneira a permitir que os géneros pobres cheguem a Loanda, de qualquer ponto da linha, por preços aceitáveis. É igualmente certo que alguns géneros ricos, como a borracha e o marfim, no sentido descendente, e alguns outros no ascendente podem suportar aumento de tarifas. Basta comparar as receitas do caminho de ferro de Benguela (onde com autorização do Govêrno se empregam algumas tarifas muito superiores às do caminho de ferro de Ambaca) com a tonelagem transportada, e examinar as estatísticas do caminho de ferro de Ambaca a Malange, para se reconhecer a elasticidade de que é susceptível o rendimento da linha de Loanda a qual atravessa zonas parecidas ou antes idênticas às cortadas pela linha de Benguela.

São estes os motivos porque entendo que o Estado precisa de tomar a exploração da linha desde Loanda.

¿ A directriz da linha de Loanda a Ambaca é a mais conveniente e a Companhia alongou desnecessariamente o traçado?

A isto respondo:

A directriz foi determinada no decreto para abertura do concurso e ratificada nas condições para o contracto de construção e exploração. Ali se diz que a linha deverá seguir o vale do Bengo e dirigir-se pelas proximidades de Oeiras ao vale de Luce. Ora Oeiras está na foz do Luinha, afluente do Lucala, que não longe vai desaguar no Cuanza. Isto é: a linha à saída de Loanda procuraria o vale do Bengo, tendo de passar para a bacia do Cuanza, seguindo por Oeiras o vale do Luce e terminando em Pamba. Era êste o traçado do ante-projecto, ou reconhecimento (trabalho mais importante), apresentado pelos primitivos concessionários e que foi considerado no artigo 18.º do decreto de 24 de Julho de 1885.

A opinião pública, que o Governo não soube ou não pôde encaminhar, obrigou a construir-se a linha a partir de Loanda, apesar do director e engenheiros que em 1877 fizeram os estudos definitivos terem informado e demonstrado que o caminho de ferro, sendo, como era, de penetração, devia partir do Dondo, vila que naquela época não tinha igual nas nossas colónias, superior pela qualidade e quantidade das suas edificações a cidades, empório do comércio do interior, e ligada a Loanda pelo mar e rio Cuanza, onde havia navegação a vapor, em barcos de 100 toneladas, na extensão de 200 quilómetros.

A opinião pública assentou-se por tal forma que nem sequer os concessionários da navegação a vapor no Cuanza, nem os comerciantes que tinham casas importantes no Dondo, acompanharam os engenheiros de 1877 na sua opinião, e, contudo, se a linha tivesse partido do Dondo, teríamos avançado para o interior muito antes do Estado do Congo se ter adeantado a nós na esfera de acção a leste de Angola e não se teria visto definir aquela província.

Foi, portanto, a opinião pública mal encaminhada que obrigou a seguir a directriz do ante projecto referido, com o pensamento de proteger os vales do Bengo e do Cuanza, que são insalubérrimos, com maior desenvolvimento do que teria se seguisse a planura divisória destes rios, quando, a meu ver, deveria atravessar a zona baixa do litoral o mais directa e rapidamente possível para a região alto plana, onde a colonização é possível, onde está a zona produtora da borracha e rica em marfim, e, já que partia de Loanda, atingir com o menor percurso a fronteira leste de Angola.

Não se fez isto, só mais tarde se reconheceu o erro, e, reconhecido êle, não se tratou de o remediar pela conclusão rápida da linha desde Ambaca até a fronteira leste do Congo Belga. Houve até quem tivesse a peregrina idéia de continuar o prolongamento do caminho de ferro por pequenas doses, de maneira que a despesa anual não fôsse superior às quantias arrecadadas para êste fim.

Com êste critério se tem levado anos a construir o prolongamento, havendo orçamentos da província onde apenas figura a verba para pagamento do pessoal de construção sem a correspondente para material, donde resulta conservar-se aquele inactivo e a construção parada, enquanto os nossos vizinhos caminham sem hesitar em levantar o capital necessário, como nós o poderíamos ter feito, applicando a anuidade de que dispomos para adquirir os fundos precisos para construir depressa e barato.

Há, porém, um alongamento de traçado devido à Companhia, a cujos corpos gerentes eu pertencia quando êle foi aprovado pelo Governo. Propôs e insistiu a Companhia para que se aproximasse o traçado da cidade alta de Loanda e ali se collocasse uma estação. O traçado seguia da estação testa para o Norte, deixando Loanda a mais de 2 quilómetros de distância; pareceu que, se na Europa se trata sempre de aproximar as estações dos centros povoados, não seria no clima de África que se devia obrigar os habitantes da importante e desenvolvida cidade de Loanda a percorrer perto de 3 quilómetros para poderem tomar o combóio. Colocou-se, portanto, uma estação na cidade alta, a mais aconselhada para residência de europeus, e desta disposição resultou um alargamento de 4 quilómetros, num traçado de 364, insignificante, mas justificado, como o atestam as estatísticas, por onde se vê que os passageiros preferem esta estação à do Penedo, testa da linha, que serve para mercadorias.

O que deixo dito creio justifica a minha opinião de: não seguir a linha na sua primeira parte a directriz mais conveniente para um caminho de ferro de penetração; não ter a Companhia alongado propositadamente o traçado, tendo seguido apenas o ante-projecto imposto pela opinião pública.

Entendo, porém, que a exploração até a fronteira me-

rece que, ainda agora, se construa uma variante, a partir dum ponto a estudar entre os quilómetros 6 e 12, onde a linha já assenta na planície, com a altitude de 70 metros em média, que separa os vales do Bengo e Cuanza. O preço quilométrico será insignificante, podendo haver grandes alinhamentos e largas curvas, que permitirão grandes velocidades e económica exploração, com apreciável encurtamento do traçado. A actual linha para o Bengo e parte para o Cuango serão conservadas para os interesses locais, fazendo-se uma exploração accessória e reduzida a algum ou alguns combóios semanais. É necessário igualmente modificar a bitola da linha, que é dum metro, quando a rede de África, com que a linha de Loanda terá de ligar-se, tem 1^m,067 (3 1/2 pés); igual bitola tem a linha de Benguela, que, num prazo mais ou menos longo, será ligada à de Loanda por ramais na direcção Norte-Sul.

Tudo aconselha que se faça a modificação já, para poupar maiores despesas no futuro.

Termino fazendo votos por que sem perda de tempo se proceda à conclusão da linha norte da província de Angola, para ser debelada a crise que tam tristemente a afflige, e que por tanto tempo tem sido protelada, e para impedir que o comércio do interior seja desviado da nossa colónia.

Lisboa, 21 de Março de 1912.—*Arnaldo de Novais Guedes Rebêlo*, general.

3.º

1.º *Quesito*.—Se conhece o estado de contas entre a Companhia e o Governo e no caso afirmativo qual a sua opinião sôbre a liquidação dessas contas.

Começarei por declarar que tendo tomado posse em 14 do corrente mês de Março do lugar de chefe da 4.ª Repartição da Direcção Geral das Colónias por ter regressado das províncias de Moçambique e de Angola, estando ausente de Lisboa desde 1 de Fevereiro de 1910, nenhuma ingerência tive na questão de Ambaca, que agora se debate e está compilada num folheto sob o título *Documentos relativos à questão de Ambaca, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912*, o qual agora mesmo recebi.

Como chefe da secção da antiga Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos nunca tratei da velha questão da liquidação de contas entre o Governo e a Companhia.

Desde 15 de Agosto de 1905 a 16 de Novembro do mesmo ano (pouco mais ou menos) exerci em Loanda o cargo de Director Técnico da Companhia de Ambaca, o que me proporcionou ver esta linha e as construções das linhas de Malange, Mossamedes e Lobito, sem encargos para a Fazenda Nacional. Durante êste período não tratei, nem tinha que tratar, da questão das contas entre a Companhia e o Governo.

Faz parte do folheto referido (páginas 18 a 25) uma informação do chefe interino da 4.ª Repartição, o meu collega Ernesto Júlio Navarro, com a qual concordo nas suas linhas gerais. Como êle diz a páginas 20, a Companhia não quer entrar em negociações para qualquer *entente* (sôbre a exploração das linhas de Ambaca e Malange por uma entidade única ou mesmo por exploração combinada, sob um novo regime de tarifas) sem primeiro ser feita a liquidação das suas contas com o Estado.

Dêste estado de cousas resultam dificuldades e atritos, com manifesto prejuizo do serviço e do público. É, pois, urgentíssimo liquidar êste assunto, que tem sido estudado por diversas comissões.

O papel da 4.ª Repartição nos pagamentos à Companhia limita-se a conferir as contas semestrais das garantias de juro de construção e da receita da exploração, em conformidade dos contractos e ordens superiores e das in-

formações prestadas pela fiscalização do Governo em Loanda. A conta semestral é mandada por ordem de S. Ex.^a o Ministro das Colónias ao Sr. Ministro da Fazenda e ao Director Geral de Fazenda do Ultramar.

Nenhuma ingerência tem a 4.^a Repartição da Direcção Geral das Colónias no pagamento dos coupons das obrigações da Companhia de Ambaca.

Repetindo que a liquidação de contas é urgente, cumpre-me declarar que nenhuma objecção me sugere a liquidação agora apresentada.

2.^o *Quesito*.—Se a solução adoptada para a passagem da posse da linha para o Estado é, em sua opinião, boa e aceitável.

Parecem-me demonstrados os inconvenientes de haver duas explorações, uma de Loanda ao Lucala e outra d'este ponto a Malange, tanto mais que a Companhia se tem recusado a qualquer acôrdo, para o serviço combinado, usual entre linhas de possuidores diferentes.

Pergunta-se, porém, quem deve explorar a linha total de Loanda a Malange, o Estado ou a Companhia?

Em principio, sou partidário dos que opinam que a posse e a exploração dos caminhos de ferro deve ser feita pelo Estado. É modelar a administração pelo Estado da extensa rede dos caminhos de ferro da União Sul-Africana, dirigida superiormente por um *board*, presidido pelo Ministro dos Caminhos de Ferro e Portos e tendo três vogais, funcionários do Estado, sendo um o antigo engenheiro director dos caminhos de ferro da Colónia do Cabo, outro o antigo director dos caminhos de ferro do Transvaal, e ainda outro o antigo Ministro das Obras Públicas da Colónia do Natal. O *board* está armado com leis e regulamentos para se opôr às exigências da politica e do comércio, e a que se desvie um penny, que seja, dos seus rendimentos para outras despesas alheias a portos e caminhos de ferro, cujo desenvolvimento é extraordinariamente crescente, e a que se façam ramais ou abram estações sem um rendimento certo, etc.

Devo dizer que antes de começar a exploração de Malange, fui de opinião que ela fôsse feita pela Companhia, mas nunca pelo preço exigido de 1:200\$000 réis por ano e quilómetro, nem ainda por 1:050\$000 réis, que só foi aceite pela urgência de abrir à exploração o troço de Lucalla a Matete já construído (cerca de 90 quilómetros) e por períodos de seis meses.

Se a exploração da linha de Malange fôsse feita pela Companhia, não haveria necessidade de nomear um certo pessoal de secretaria e de movimento, o chefe de tracção; o pessoal superior do Governo poderia dedicar-se exclusivamente à construção para prosseguimento da linha; não era necessário adquirir o Governo material circulante para a exploração; não surgiriam as dificuldades dos trasbordos do Lucala. A Companhia poderia receber algum pessoal da fiscalização do Governo, que passou à exploração; os acordos sobre tarifas com a Companhia seriam mais fáceis. Mas o preço pedido pela Companhia era, de todo, inaceitável, e na cidade de Loanda insistia-se que a exploração fôsse feita pelo Governo.

É certo que a tabela orçamental diz que a exploração de Malange custa para 140 quilómetros 88 contos de réis, mas é fácil de ver que há verba deficiente. Não tem por ora sido pintadas as pontes nem substituído material de via, não há verba para indemnização de perdas e danos, etc.

Sobre se a solução adoptada é boa e aceitável direi que a reputo superior ao actual estado de cousas e incomparavelmente superior à remissão prevista no contracto de 1885. Contudo observarei que não se me afigura tam boa, como parece depreender-se do que se acha escrito a pag. 55 e 56 do folheto já citado.

Tomou-se para base o último ano de exploração da li-

inha (1910-1911) dum rendimento excepcional, que, segundo informações colhidas recentemente em Loanda, não se atingiu em 1911-1912.

Os gastos normais da exploração foram calculados em 323 contos de réis. Ora do relatório da Companhia (de 1910-1911) consta que estas despesas subiram de réis 313:826\$704 a 383:826\$704 réis, ou mais 69 contos de réis que no ano anterior, devido às inundações que obrigaram a muitas reparações. Em 1908-1909 os gastos de exploração foram de 351 contos de réis, sensivelmente iguais aos do ano anterior.

Parece-me pois que as despesas normais de exploração avaliadas em 313 contos de réis representam um mínimo para a linha de Ambaca.

¿E não poderá haver de futuro mais inundações, embora com os seus efeitos atenuados, pelas providências agora tomadas (novas pontes, alargamento e construção das antigas, muros de suporte, etc.)?

A substituição das travessas de madeira por travessas metálicas está ainda atrasada e custa dinheiro à conservação, podendo só mais tarde sentir-se o seu benéfico efeito.

As despesas de fiscalização que desaparecerão, avaliadas em 22 contos de réis (pag. 55) estão reduzidas a 13 contos de réis (pag. 43).

Não me parece que as despesas da exploração de Malange se possam reduzir de 69 contos de réis. Quando muito retirado certo pessoal poderão ser reduzidos de 20 contos de réis. ¿Mas esse pessoal poderá desde logo ser retirado?

Há muita despesa na tabela orçamental inevitável (chefes de estação, serviço de via, combustível, e óleo, percurros, reparações do material circulante, etc.).

3.^o *Quesito*.—¿É possível com a linha na posse da administração do Estado obter diminuição dos encargos actuais d'este com a Companhia? Isto é ¿aumento de receita e por que meios?

Uma revisão de tarifas impõe-se, tendo por principal objectivo dar saída aos géneros pobres. Os Srs. engenheiros Armindo de Andrade e Serrão informaram-me que já organizaram um projecto de tarifas sem prejuízo da receita das linhas, e favorecendo o público e a saída dos géneros pobres, aumentando umas tarifas e reduzindo outras. Contudo, chegar por este meio a um aumento de receita, não me parece fácil porque os aumentos de tarifas são sempre mal recebidos.

O aumento das receitas pode obter-se pela construção de ramais, como são o ramal de Canhoca ao Golungo (que se está fazendo por conta do Governo), e o de Cassoalala ao Dondo, e pelo prolongamento da linha de Malange, como tam necessário e urgente me parece, sendo desolador ver, como hoje succede, parados estes trabalhos.

4.^o *Quesito*.—¿É possível resumir as despesas da exploração, com a administração do Estado?

A despesa de exploração por quilómetro pode reduzir-se prolongando a linha de Malange, sem aumentar o pessoal superior e de secretaria, e distribuindo melhor o pessoal da linha. Para esta redução ser feita pelo Estado é necessário este precaver-se contra os imensos pedidos de admissão de pessoal, sôbretudo, quando incompetente e sem habilitações, ter o máximo cuidado na sua escolha, dar ordens terminantes contra a formação de combóios especiais, passagens e transportes gratuitos, quer do Estado, quer de particulares, etc.

O número de combóios de passageiros já está reduzido de Catete (linha de Ambaca) a Malange a três por semana. Poderia reduzir-se a dois combóios por semana para os passageiros de 1.^a e 2.^a classes.

Lisboa, 19 de Março de 1912.—*Alfredo Vaz Pinto da Veiga.*

Nota a respeito do segundo quesito

Refazendo o cálculo de pag. 55 com os dados da exploração de 1909-1910, ainda dos de melhor rendimento (veja-se relatórios da Companhia):

Encargos para o Estado:	
Compra de obrigações.....	436:000\$000
Agio, segundo o cálculo da Fazenda.....	34:000\$000
Despesa da exploração da linha de Ambaca.....	313:000\$000
Anuidade do arrendamento...	211:000\$000
	994:000\$000
Deduzindo:	
Rendimento da linha (antigas tarifas).....	209:000\$000
Aumento das tarifas....	134:000\$000
Fiscalização da linha de Ambaca.....	13:000\$000
	356:000\$000

Os encargos do Estado foram:

$$436 + (436 - 209) = 663 \text{ contos de réis}$$

A vantagem para o Estado no primeiro ano poderá calcular-se em $663 - 638 = 25$ contos de réis < 123 contos de réis (pag. 56), quantia que iria aumentando de ano para ano, quer pela redução da anuidade, quer do pessoal = *A. Veiga*.

4.º

Resolveu a comissão encarregada de averiguar sobre a solução dada à questão de Ambaca que eu respondesse por escrito aos seguintes pontos:

- 1.º Quando principiou a minha interferência na questão de Ambaca;
- 2.º História das negociações desde esse momento até o seu termo;
- 3.º Comparação das soluções anteriormente apresentadas e possibilidade da sua acção pela Companhia de Ambaca;
- 4.º Se julgo ter havido ou não necessidade de resolver a liquidação de contas por meio de arbitragem.

Responderei:

Quanto aos 1.º e 2.º pontos: — Foi em meados de Dezembro de 1911 que fui nomeado pelo Sr. Freitas Ribeiro, na sua qualidade de Ministro das Colónias, para, como delegado do Governo, proceder juntamente com o Sr. Eusébio da Fonseca, à liquidação de contas entre o Estado e a Companhia de Ambaca. Na ocasião da minha nomeação, estava já combinado com a Companhia o arrendamento da linha nas bases conhecidas e um ajuste de contas que fechava com um saldo duns 16 contos de réis, a favor do Estado; a Companhia insistia em que este ajuste se fizesse por meio de arbitragem, e tinha o Sr. Eusébio da Fonseca reconhecido a necessidade de satisfazer este legítimo direito da Companhia.

Foi esta a razão da minha nomeação.

Parti para o Porto no mesmo dia da minha nomeação, porque o Ministro me disse ter a maior urgência em passar a linha para a posse do Estado, urgência que eu sem dificuldade reconheci, por de há muito conhecer a situação que para a provincia de Angola representa a actual administração do caminho de ferro de Ambaca e do trço de Malange.

No Porto foi-me exposta a questão nos seus mínimos detalhes pelo meu amigo, o Sr. Eusébio da Fonseca, e depois de a estudar, e de examinar detalhadamente as contas das reclamações da Companhia e as do crédito do Estado, durante mais de duas semanas, concluí:

- a) Ser por todos os motivos urgente a solução da questão;
- b) Não ser viável qualquer solução que não partisse dum prévio ajuste de contas, donde não resultasse saldo apreciável para qualquer das partes;
- c) Que a face dos contractos, e com equidade e justiça,

se podia e devia encontrar o crédito do Estado com as reclamações da Companhia, reconhecendo à Companhia principalmente o direito ao pagamento em ouro do coupon relativo ao empréstimo levantado no estrangeiro, e a anulação ou redução de parte de juros com que de maneira extraordinária e, a meu ver, pouco lícita, se tinha sobrecarregado a Companhia.

d) Que o Governo da República devia aceder em que a liquidação de contas se fizesse por meio de arbitragem;

e) Que eram de grande vantagem para o Estado as condições em que se tinha conseguido o arrendamento da linha;

Nesta ordem de idéias, não tive a menor dúvida em assinar a acta de arbitragem, e tenho a consciência de o ter feito com completo e perfeito conhecimento de causa, e de ter prestado, pela parte que me tocou, um importante serviço ao meu país em geral, e à provincia de Angola em particular.

Quanto ao 3.º ponto: — As soluções anteriormente apresentadas, são muito menos vantajosas do que a solução que à questão se deu. Em primeiro lugar, julgo haver toda a vantagem em continuar existindo a Companhia, não só para ser ela e não o Estado que mantenha relações directas com os *trustees*, mas também porque será mais uma Companhia a trabalhar em Angola, em empresas agrícolas, por exemplo, e no estado da crise aguda em que se encontra a provincia, não podemos desprezar a minima parcela de esforço que tenda ao seu desenvolvimento e progresso.

A compra exigiria um desembolso immediato de capital, e só poderia realizar se se fôsse possível reunir agora todas as acções da Companhia, o que não me parece empresa fácil desde que se não quisesse pagar a especulação que immediatamente havia de surgir.

O resgate só em 1916 se pode realizar, se puder, e a provincia de Angola não pode de modo algum esperar até lá.

Quanto a vantagens resultantes de menor dispêndio por parte da Fazenda pública, estou convencidíssimo de que desde já e ainda que se façam as indispensáveis reduções de tarifas (e talvez mesmo por isso), a solução agora dada à questão é a mais económica de todas.

Não me resta a menor dúvida que num período de cinco a dez anos (e não é por um ano isolado que se avaliam explorações ferro-viárias) o facto da linha de Ambaca estar nas mãos do Estado, juntamente com o trço de Malange, com a anuidade de renda a diminuir, ainda que lentamente, e com um jôgo conveniente de tarifas, faria sair dos cofres do Estado quantia inferior à que actualmente desembolsa, e com certeza muito inferior às que as outras soluções fariam despendar anualmente.

Quanto ao 4.º ponto: — A esta pergunta responderei que se realizou a arbitragem por honra e decôro da Nação, do Governo da República, e do Ministro que determinou que ela se realizasse.

A Companhia foi declarado que não se fechariam as contas pela forma ajustada sem que ela formalmente se compromettesse a fazer o arrendamento da linha férrea nas condições também ajustadas.

A Companhia concordou, mas com a condição de se firmar o ajuste, a liquidação feita, por meio duma sentença arbitral, porque, dizia ela, passada a linha para a posse do Estado o anular-se depois a liquidação seria um golpe fatal nos acionistas e nos obrigacionistas. E argumentava: «pelo ajuste de contas reconhecemos o crédito do Estado, visto que êle se eliminou por encontro com as nossas reclamações, por outro lado desistimos de parte importante delas, no valor de quasi sete mil contos de réis, pelo facto de reconhecermos que não nos eram devidas as diferenças cambiais na sua totalidade, a maior parte das subvenções não pagas, uma grande parte dos juros que o

Estado nos contou. «Em que situação ficaríamos se amanhã nos fôsse exigido o pagamento do crédito do Estado? Se o Governo da República está de boa fé, e de tal não podemos duvidar, se concorda com o ajuste de contas, fixado juntamente com as condições do arrendamento, porque foge a sancionar solenemente, por meio da arbitragem, o que está combinado?»

O artigo 68.º do contracto de 1885 diz o seguinte: «Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Empresa sobre a execução d'este contracto serão decididas por árbitros...»

O Sr. Freitas Ribeiro, convencido de que ia prestar um grande serviço ao seu país com a solução em que assentára, julgando e muito bem, que lhe cumpria honrar, perante a Companhia, a palavra dada, e respeitar a boa fé dos contractos, determinou que se procedesse à arbitragem.

Julgo ter assim respondido aos quatro pontos que me foram indicados.

Lisboa, 22 de Março de 1912.—*J. M. R. Norton de Matos.*

5.º

Respondendo às perguntas de V. Ex.^a, direi o seguinte: As negociações com a Companhia de Ambaca, creio que foram iniciadas no tempo em que era Ministro da Marinha e Colónias o Sr. Amaro de Azevedo Gomes, pelo meu colega e amigo Sr. Freire de Andrade. Não tive do caso conhecimento.

Ao Sr. Azevedo Gomes succedeu o Sr. Dr. Celestino de Almeida na pasta das Colónias, que continuou negociando por intermédio do Sr. Freire de Andrade exclusivamente.

Soube mais tarde que se havia recebido na Direcção Geral das Colónias um officio importante da Companhia, referindo a opção tomada por um grupo de banqueiros estrangeiros para a compra dum bloco de acções, e que em consequência se havia convidado o Sr. Augusto Gama, presidente do Conselho de Administração da Companhia, a vir a Lisboa negociar a forma de fazer transitar para o Estado a posse da linha de Ambaca.

O Sr. Gama teve algumas conferências com o Sr. Freire de Andrade, em que se assentou na transferência da linha por meio de arrendamento e no ajuste de contas entre a Companhia e o Estado, por maneira a não haver saldo contra qualquer das partes.

Acordou-se mais que, sendo preciso para o ajuste de contas reconhecer como válidas certas verbas das reclamadas pela Companhia para as opor ao crédito do Estado, se reconheceria o direito da Companhia às diferenças cambiais e consequentes juros sobre as mesmas contados, pois que a todos se apresentava como evidente tal direito.

Intervim nesta altura para acertar as contas em harmonia com a combinação feita, e para preparar um contracto de arrendamento por todo o tempo que durasse a concessão, isto é, até 1984.

Isso fiz durante dois longos meses, negociando o contracto que está junto ao processo, com o Sr. Gama, e mais acordámos, *grosso-modo*, na forma do ajustamento das contas, com um saldo a favor do Estado, de 16 contos.

Foram longas as negociações, pois artigos há no contracto vantajosos para o Estado, para os quais foi pouco fácil obter a concordância da Companhia, assim como outros foram eliminados depois de demorada discussão, como, por exemplo, um em que o Estado *consignava* ao pagamento da anuidade do arrendamento a receita da linha existente e a construir.

Feito isto, fui para o Pôrto acertar a conta, e a Companhia voltou a insistir na modificação do nome e forma por que se fazia o ajustamento.

Pretendia ella que se cumprisse o artigo 68.º do con-

tracto, liquidando-se a divergência das contas por arbitragem, e eu, por parte do Governo a querer chamar-lhe «ajustamento», fugindo da palavra arbitragem.

Declarou-me a Companhia que estava pronta a arrendar a linha segundo a fórmula negociada, mas que o não faria sem que a liquidação de contas se fizesse por arbitragem, única forma legal, e, portanto, aquella que mais tarde, por capricho de qualquer Governo, não pudesse ser anulada.

Desde que eu estava negociando de boa fé, não podia deixar de convir que a Companhia tinha razão. Desde que o Governo fazia um ajuste de contas para em seguida a Companhia lhe entregar a sua linha, não se compreendia como insistisse em não o fazer por uma forma que desse àquella todas as garantias de solidez. Se o Governo teimasse em lhe não querer chamar «arbitragem», dava o direito de se supôr que negociava de má fé, e que só tinha em vista assinar um documento que rasgaria depois de ter a linha em seu poder, deixando a Companhia sem a linha e devedora outra vez de 5:300 contos de réis para o embólso dos quais deixaria de lhe pagar as anuidades do contracto.

Isto não era sério, e por isso informei o Governo da insistência da Companhia em só querer fazer o ajuste por arbitragem, e pedi um outro árbitro, sendo nomeado o Sr. major Norton de Matos.

Este cavalheiro e meu amigo, tudo viu e examinou, durante 18 dias, e veio a Lisboa apresentar ao Governo a acta final da arbitragem sobre as divergências de contas, que o Governo aprovou, e em consequência se lavrou a sentença *transcrevendo* o que do documento aprovado constava.

Esqueceu-me dizer que antes de partir para o Pôrto, em Novembro, fiz uma exposição (que vem a páginas 45 do livro dos documentos sobre a questão de Ambaca) em que relatava as negociações com o presidente da Companhia, expunha as vantagens do arrendamento e apresentava, já então, a forma do ajustamento.

Lisboa, 20 de Março de 1912.—*Eusébio da Fonseca.*

6.º

Ex.^{mo} Sr.—De há muito que no prolongamento da linha férrea de Ambaca se firmavam todas as esperanças do futuro progredimento do norte da provincia de Angola. O trasbordo forçado entre a ponte do Lucala e o terminus do trôço de Malange, num intervalo de sete quilómetros, reduz a completa inutilidade a linha do Estado, só occasiona embaraços ao comércio do interior e causa admiração que tais e tam grandes inconvenientes, sendo do conhecimento de toda a gente, continuem sem que o Governo ouse pôr-lhes termo no intuito de salvar da ruína a nossa maior colónia, inteiramente empobrecida, sendo talvez a mais rica.

No firme propósito de empregar todos os meus esforços para salvar Angola, resolvi acabar de vez com a carapata de Ambaca, passando a linha férrea para a posse do Estado, para em seguida a prolongar até a fronteira de leste.

Todos os meus actos como Ministro comprovam esta minha deligência, removendo empecilhos e saltando por cima de formalidades, para mais depressa atingir o fim almejado.

As negociações com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África tinham principiado com o Ministro da Marinha do Governo Provisório, não podendo eu afirmar até que ponto foram levadas. O meu illustre antecessor continuou as negociações entabuladas.

Quando eu entrei para o Ministério fui informado pelo Director Geral das Colónias, Freire de Andrade, de que as negociações estavam no seguinte pé: acordara-se em reduzir a zero a liquidação das contas entre o Estado e a

Companhia, e em contractar o arrendamento da linha conforme as bases recomendadas no relatório da comissão de 1909; que até a minha entrada no Governo tudo fôra negociado entre o Ministério das Colónias e os representantes da Companhia de Ambaca, sem a interferência do Ministério das Finanças, e que a Companhia só negociaria o arrendamento depois do ajustamento de contas. No Ministério constava, por tradição, que mais duma vez se chegara a acôrdo com a Companhia, mas logo que entrava na *baila* o Ministério das Finanças tudo se embrulhava de maneira que ninguêm mais se entendia.

De sorte que a primeira cousa a fazer era o ajuste das contas entre o Estado e a Companhia de Ambaca, e que o Governo condescenderia a troca dos benefícios conseguidos no contracto de arrendamento. E assim foi: conjugando-se as duas operações, liquidação de contas e arrendamento.

Houve repetidas conferências entre o Ministro, os dois directores gerais e os representantes da Companhia, Gama e Montenegro, concluindo-se pela liquidação das contas com um saldo de 16:000\$000 réis a favor do Governo, e ficando assentes as bases para o arrendamento da linha.

Breve mandei partir para o Pôrto dois funcionários do Ministério para procederem ao ajuste de contas e ao exame de toda a escrita da Companhia, mas convencendo-me da sua incompetência mandei-os retirar imediatamente. Por essa razão foi enviado ao Pôrto, sede da Companhia de Ambaca, o Director Geral de Fazenda das Colónias, e dias depois o major Norton de Matos, funcionários com toda a competência e que mereciam a minha confiança. Tanto os árbitros como o governador civil do Pôrto cumpriram estritamente as minhas instruções: os árbitros cousa alguma resolveram sem o meu consentimento e não assinaram um documento, sem que préviamente me tivesse sido apresentado em Lisboa.

Em Conselho de Ministros e antes da nomeação dos árbitros eu apresentei um resumo das negociações de Ambaca: não posso asseverar se o li textualmente, mas asseguro que resumi o seu conteúdo e li todas as verbas da liquidação de contas; declarei que ia enviar os funcionários para ajustarem as contas e, se bem me lembro, eu próprio sugestionei que só em último caso se concederia a arbitragem. O Ministro das Finanças declarou que não tinha estudado o assunto e portanto não tomaria a responsabilidade de cousa alguma, sem primeiro conferenciar comigo depois de examinar todo o processo. O Ministro da Marinha declarou que tudo achava muito bem, que também tinha estudado a questão e que concordava com a solução por mim apresentada.

Os dois funcionários encarregados da liquidação de contas receberam instruções para nem sequer pronunciar a palavra arbitragem. Assentes as bases do arrendamento e a forma do ajuste de contas, a Companhia não acedia a comprometer-se com o arrendamento, sem lavar primeiro a acta da arbitragem. Também chegara ao meu conhecimento que no Pôrto agentes alemães se esforçavam por comprar as acções da Companhia, pagando-as por bom preço, e se projectava apresentar ao Governo a conta das reclamações que subiam a muito mais de doze mil contos.

Norton de Matos veio a Lisboa expor-me a intransigência da Companhia quanto à arbitragem. Pelo telefone pedi imediatamente Conselho de Ministros: foi-me respondido que só dai a três ou quatro dias, e não me lembro por que razão. Decidi consentir na arbitragem, por estar convencido de que mais se não podia exigir à Companhia, de que prestava um grande serviço a Angola e por conseguinte ao meu país, de que fazia desaparecer o ensejo de qualquer pedido de indemnização pelos portadores das acções, e, finalmente, porque, tendo-se tratado de parte a

parte com toda a lisura, o facto do Ministro negar a arbitragem, mais parecia ocultar uma intenção reservada, para, uma vez contratado o arrendamento, recusar ou anular o ajuste de contas. Não hesitei, sobretudo porque eu queria a linha na posse do Estado no dia primeiro de Janeiro. Com efeito não ficou, mas não foi minha a culpa.

A minha ida à comissão de inquérito aos actos do director geral Eusébio da Fonseca é mais uma prova de quanto eu receava qualquer manobra política, que de improviso viesse retardar as negociações com a Companhia de Ambaca. Eu fôra informado duma suspeição que contra êle existia, e êle próprio conseguiu convencer-me da inanidade dessa acusação, pedindo contudo a prova convincente para Lourenço Marques. Eu receava que antes da chegada do documento surgisse o pedido de suspensão para o funcionário. Eis o que motivou o meu pedido à comissão, tam lialmente e politicamente aproveitado.

Tudo me leva a crer que o ajuste de contas se effectuou como estava ajustado no tempo dos meus antecessores; agora o arrendamento, esse foi modificado e para melhor. Consegui que o Governo ficasse isento de pagar todos os abastecimentos pelo preço da avaliação, sendo cedido gratuitamente que a despesa com a curadoria em Londres e a dívida duns 300:000\$000 réis ao Banco de Portugal ficasse a cargo da Companhia.

Cousa alguma se fez a occultas: os jornais anunciaram todas as idas e vindas dos árbitros e dos representantes da Companhia. Quando levei ao Parlamento a proposta de lei pedindo autorização para negociar o arrendamento não sei se falei na arbitragem. É provável que no primeiro Conselho de Ministros depois do dia em que se lavrou a arbitragem, e mesmo no segundo, não me tendo chegado a vez de falar, de todo me passasse a idéia de lhe fazer referência, e outros problemas e todos importantes prendiam a atenção dos meus colegas no Ministério.

Todavia, antes de 15 de Janeiro, data em que me foi apresentado no Parlamento o Orçamento, o das Colónias foi levado ao Ministério das Finanças pelo director geral de Fazenda das Colónias e por minha ordem, a fim de apresentar cópias de todos os documentos relativos à arbitragem, e explicar as razões por que se inscrevia no respectivo Orçamento a verba de 482:000\$000 réis para subvenção ao caminho de ferro de Ambaca. E tais documentos estiveram sempre patentes a todos os Deputados que pretenderam examiná-los. Tudo se fez bem às claras.

Tanto se tem dito e escrito acêrca da arbitragem, do pagamento do ágio do ouro e do arrendamento da linha; que considero desnecessárias mais divagações sobre a decantada questão de Ambaca, porque todos os argumentos pró e contra já foram apresentados e são por demais conhecidos.

De boa ou má fé, muitos se convenceram de que cometi um grande êrro, mas tudo quanto fiz se encontra ainda de pé. Não consta que alguêm tenha apresentado melhor solução e maneira viável de anular o que tam mal foi feito.

Envaidece-me o êrro, porque não foi traída a intenção, e porque dêle só resultariam benefícios para uma colónia que bem precisa dêles e o bom nome e o prestígio da Republica.

Lisboa, 30 de Março de 1912. — José de Freitas Ribeiro, capitão-tenente.

7.º

Ex.^{mo} Sr. — Tenho a honra de fazer chegar às mãos de V. Ex.^a as respostas aos quesitos formulados pela comissão de que V. Ex.^a é mui digno Presidente, pedindo a fi-

neza de me relevar da demora resultante de ter também outros deveres oficiais a cumprir.

Saúde e Fraternidade.

Ex.^{mo} Sr. Presidente da comissão de inquérito à questão de Ambaca.

Belém, em 3 de Abril de 1912. — *J. B. Almeida Arez*, capitão de engenharia.

Quesito 1.º — ¿Quais as vantagens económicas da passagem da linha de Ambaca para a administração do Estado?

Resposta. — O caminho de ferro de penetração de Loanda, sendo explorado, como actualmente é, de Loanda ao Lucala (364 quilómetros) pela Companhia e do Lucala a Malange (140 quilómetros) pelo Estado, sem combinação de serviços, representa um *absurdo único* em matéria de exploração de linhas férreas. O transbordo de mercadorias no Lucala, que esta singular situação origina, causa transtornos tanto ao comércio como à administração. A organização dum serviço combinado ou, ainda melhor, a exploração de toda a linha por uma mesma entidade impõe-se; e essa entidade não pode deixar de ser o Estado, porquanto as Companhias encaram a exploração de linhas férreas sob o ponto de vista restrito de aumento de receitas, enquanto aquele o encara sob os múltiplos aspectos do problema que com o estabelecimento de linhas férreas, em países novos, se procura resolver.

As considerações anteriores, embora constituam argumento suficiente para a passagem da exploração da linha sob a administração do Estado, não justificam a urgência da operação que pela sua vez é imposta pela necessidade de se pôr termo às peias que as letras dos contractos com a Companhia causam à administração da Província e sobretudo à internacionalização da linha de Loanda. Éste último projecto, cujas vantagens político-económicas já em 1909 tive oficialmente ocasião de pôr em relêvo, tem em vista a ligação e o estabelecimento dum serviço combinado entre a linha de Loanda e as da África Central. Para tirar destas vantagens o maior rendimento possível, torna-se necessário proceder a modificações importantes nas condições técnicas da via férrea, tanto na parte construída como na parte a construir. Estas modificações obriguam ao dispêndio duma importante quantia que a Companhia, dada a sua situação financeira e o facto de não lhe advirem vantagens directas, não executará na parte da linha colocada sob a sua administração. Resulta daqui que o principal interessado — o Estado — não podendo obrigar a Companhia a executar as modificações necessárias, as execute, colocando sob a sua administração directa toda a linha de Loanda. A urgência sob o ponto de vista de internacionalização é justificada pela necessidade de se proceder simultaneamente ao prolongamento da linha além-Malange e as modificações da superestrutura, com o fim de, com a maior brevidade possível, tornar a linha de Loanda em condições de poder competir com as linhas rivais de Matadi e de Benguela.

Quesito 2.º — ¿Pelo que diz respeito a tarifas, acha vantagens em modificá-las e quais?

Resposta. — O assunto é vasto e complexo; limitar-me hei por estas razões a indicar as dificuldades e as generalidades da questão das tarifas:

O Estado tem actualmente as mãos ligadas em tudo que diz respeito a tarifas e suas alterações, pelos contractos de 1885 e de 1897. O primeiro destes contratos fixou as tarifas, o segundo modificou-as, consignando o aumento da receita proveniente destas alterações: à satisfação dos encargos da Companhia de qualquer natureza que forem e os provenientes de pagamento em ouro ao juro e amortização das obrigações da Companhia em virtude da execu-

ção dos contractos de 1885 e de 1894. No § 5.º do artigo 31.º do primeiro destes contractos acha-se estabelecido o seguinte:

«Se o Govêrno julgar que, sem prejuízo dos interesses da empresa, podem reduzir se as tarifas, e esta não concordar na redução, poderá ela ser levada a efeito por um decreto, garantindo à empresa o produto bruto total do último ano e o aumento progressivo que em termo médio tenha tido no último quinquénio».

Esta cláusula conjugada com a do contracto de 1897, dificulta qualquer alteração de tarifas, sempre que se queira levar a efeito sem o consentimento da Companhia, quando se trate de mercadorias cujas tarifas foram aumentadas em 1897. Com efeito, qualquer alteração de tarifas nas mercadorias nestas condições, pode obrigar o Estado ao pagamento de duas importâncias: a primeira, a que resulta da diferença entre o rendimento garantido¹ e a originada pela diminuição da receita que a alteração tenha produzido nas chamadas *tarifas antigas*; a segunda na diferença do aumento da receita consignada à satisfação dos encargos da Companhia, isto é, na diferença das *tarifas novas*.

Esta nota mostra bem a dificuldade de se alterarem as tarifas, sem o consentimento da Companhia e sem originar reclamação desta. É o caso da tarifa do café.

A economia e o fomento da Província exigem no entanto uma revisão de tarifas: umas devem ser aumentadas, outras reduzidas, e outras, emfim, criadas como as de fomento, cotização, etc. Mas este assunto, levar-nos hia para um campo bem diferente do actual e bem vasto, pois tudo que diz respeito a tarifas só tratando-se de cada mercadoria uma por uma se pode chegar a um resultado seguro.

Quesito 3.º — ¿Quais são as várias maneiras de pôr termo à situação actual?

Resposta. — As várias maneiras a tentar para pôr termo à situação actual reduzem-se em última análise a duas: I Remissão:

1.º — Resgate:

- a) Antecipado;
- b) Contratual.

2.º — Substituição do Estado à Companhia:

- a) Conversão de acções em obrigações;
- b) Compra de acções.

3.º — Falência da Companhia.

II Arrendamento:

- a) Arrendamento até a época do resgate contractual;
- b) Arrendamento até o final da concessão.

Necessita-se de prévio acôrdo com a Companhia às operações: do resgate antecipado, substituição do Estado à Companhia e do arrendamento.

A operação do resgate contratual foi magistralmente desenvolvida pelos membros da comissão de 1908. (Vide Relatório p. 55-57).

As outras operações podem ser tentadas, mas é provável que todas elas conduzam a soluções idênticas debaixo do ponto de vista de encargos para o Estado. Notarei, contudo, que a substituição do Estado à Companhia permite tornear um ponto delicado da questão, isto é, o ajuste de contas.

A falência só pode ser imposta por insolvência da Companhia para com os seus credores ou no caso de suspensão da exploração do caminho de ferro. As razões ofi-

¹ É curioso notar que o rendimento de 1:200\$000 réis por quilómetro é do contracto de 1885 mas não da lei que o autorizou em Julho do mesmo ano.

ciais, de não se tentar êste meio extremo de solucionar a questão, di-lo o Sr. Teixeira de Sousa no seu relatório de 1904:

«Talvez na esperança de que as circunstâncias financeiras da Companhia melhorassem de futuro, os Governos preferiram salvá-la da falência por meio de adiantamentos a sujeitarem-se às dificuldades promanadas do contracto da curadoria». E mais adiante ainda, exprimindo-se nestes termos: «Não tem os Governos querido aceitar a responsabilidade da insolvência da Companhia. Daí os adiantamentos feitos, sempre na esperança duma resolução definitiva da questão». A questão, pois, da falência da Companhia traz complicações com os curadores, mas as dificuldades não são tam graves, sob o ponto de vista jurídico, como tem querido alguns causuistas. (Vide o parecer da Procuradoria Geral da Coroa de 17 de Abril de 1893).

A falência repugna-me sob o ponto de vista político-económico; torna-se necessário promover a saída de capitais portuguezes para as nossas colónias e não retrai los.

Os desastres successivos dalguns capitais empregados em fomentar a província de Angola constituiriam, de futuro, um fraco incentivo para êsse fim.

Quesito 4.º—Apreciação da situação actual.

Resposta.—A solução adoptada compreende duas operações paralelas: o ajuste de contas e o projecto de arrendamento.

Foi talvez uma hipótese baseada nas nossas relações internacionais que levou a Companhia a adoptá-la e bem como o facto de apresentar a vantagem de evitar complicações e acordos com os obrigacionistas que o desaparelhamento da Companhia poderia originar. Todavia apresenta esta solução o óbice do ajuste de contas.

O projecto do arrendamento é viável com algumas alterações e com um acrescentamento de cláusulas para evitar novas reclamações. Entre essas alterações citarei a que se refere ao pagamento constante da anuidade de £ 97:061-16-3, a qual sendo destinada, como é, ao pagamento de obrigações deve ser substituída (a título de mais equitativa para as partes contratantes) por uma anuidade variável com a marcha da amortização das obrigações.

Emquanto à chamada *arbitragem*, sendo feita com o fim de se fazer *tábua rasa* nas contas, segundo declarações públicas dos árbitros, considero-a como um mandado do Poder Executivo, feito imperativamente. De resto, a questão de se fazer *tábua rasa* nas contas era condição *sine qua non* para se proceder ao arrendamento.

Outro meio se oferecia de se fazer *tábua rasa* e êsse era de a submeter à aprovação parlamentar. Ao tribunal arbitral, constituído nos termos do artigo 68.º do contracto de 1885, falta competência para julgar de questões que não versem sobre a execução do mesmo contracto.

A apreciação dos árbitros pode originar reclamações até da própria Companhia. Com efeito, diz o parecer da Procuradoria Geral da Coroa de 30 de Julho de 1909 o seguinte:

«Ou se trate nestas dúvidas apenas do contracto de 1891 ou dêste e do de 1894, é certo que, não versando elas sobre a execução do contracto de 1885, o Governo não tem competência para, por autoridade própria e emquanto não estiver autorizado por lei, submetê-las à apreciação dos árbitros».

Termino aqui o meu depoimento. = João Baptista de Almeida Arez, capitão de engenharia.

S.º

Para não alongar inútilmente êste depoimento, e por estarem sobejamente explicados nos relatórios e na Memoria

publicada pela Companhia, não me referirei aos factos anteriores às últimas negociações, mas simplesmente a estas, por ver que são as que mais se coadunam com o fim que a ilustre comissão tem em vista.

Em 21 de Outubro de 1910 dirigiu a Companhia ao Ministro da Marinha e Colónias do Governo Provisório, e seguindo a praxe estabelecida, um officio, pedindo a liquidação da situação entre o Estado e a Companhia, e manifestando a esperança de que o novo regime não seguisse os antigos processos dilatórios.

Tempe depois, seube que o Ministro prestava atenção ao assunto e resolvia liquidá-lo, sendo também informado de que a opinião de S. Ex.^a era que as contas se liquidassem sem saldo de parte a parte, e que a Companhia tinha direito ao pagamento da garantia de juro em ouro.

Assumindo a pasta das Colónias o Sr. Celestino de Almeida, fui convidado particularmente para vir a Lisboa, sendo a minha vinda impedida por motivos especiais; mas pouco depois (28 de Setembro de 1911) a Companhia dirigia-se ao novo Ministro, pedindo a solução da questão e enviando-lhe cópia duma acta do Conselho de Administração, em que se tinha tomado conhecimento duma negociação encetada por um grupo de portadores de acções da Companhia, com um grupo estrangeiro, para a venda a êste dum lote grande dessas acções. Julgava a Companhia do seu dever pôr o Governo ao facto dêste projecto, visto saber que êle tratava da questão da Companhia.

Foi então mandado à Companhia um officio, convidando-a a mandar um representante a Lisboa, e, em virtude dêsse convite, vim logo, por saber que o Ministro tinha vontade de resolver a questão com urgência.

Tive as primeiras conferências com o Ex.^{mo} Sr. Freire de Andrade, que me apresentou o projecto de passagem imediata do caminho de ferro para a posse do Estado por antecipação do resgate, dizendo-me S. Ex.^a que o Ministro e êle eram de opinião que as contas se liquidassem sem saldo de parte a parte, reconhecendo o Governo à Companhia o direito ao ágio do ouro, mas sómente na garantia de juro.

Mostrei a S. Ex.^a os grandes inconvenientes do resgate e a impossibilidade em que a Companhia se encontrava de o fazer antes do prazo marcado no contracto, por não poder nem dever faltar ao que pactuou com os *trustees* no contracto de curadoria. Demonstrei que a solução resgate podia ser substituída vantajosamente e sem dificuldades para o Estado, pela solução arrendamento pelo resto do prazo da concessão. Na mesma ocasião fiz sciente o Sr. Freire de Andrade, de que a Companhia não entraria em combinação alguma, sem prévia liquidação de contas, pela forma legal determinada no estatuto— a arbitragem—, aceitando a Companhia a liquidação sem saldo de parte a parte, visto ser uma combinação amigável e a Companhia ter declarado que, neste caso, ainda que se apurasse saldo a seu favor, *nada exigiria do Estado*. Dias depois apresentei ao Sr. Freire de Andrade, por escrito, um alvitre para as bases do arrendamento (24 de Outubro de 1911).

A seguir, foi-me comunicado que o Ministro aceitava o alvitre em principio, e que, para o estudo do ajustamento de contas, eu teria de me entender com o Sr. Director Geral de Fazenda das Colónias.

Deu-se então a passagem do Sr. Celestino de Almeida para a pasta da Marinha e a entrada do Sr. Freitas Ribeiro para a das Colónias, sendo-me dito que êste tomava as negociações no ponto em que aquelle as tinha deixado e que as queria seguir com urgência e na mesma orientação.

Convêm dizer que nunca falei com o Sr. Celestino de Almeida.

Insistindo a Companhia na prévia liquidação de contas, foi o assunto largamente discutido com o Sr. Eusébio da Fonseca, simultaneamente com o projecto das bases defi-

nitivas do arrendamento, não querendo o Ministro que um assunto se distanciasse ou desligasse do outro.

Dados ambos como definitivamente projectados, foram nomeados dois funcionários do Ministério para procederem ao ajustamento de contas nos termos do contracto de 1885, artigo 68.º, sendo-me comunicada esta nomeação por officio de 20 de Novembro.

Em officio de 21 de Novembro foi-me pedida a indicação dos nomes dos representantes da Companhia para o ajustamento de contas, bem como as bases para o arrendamento, visto que ao Ministro se antolhava como mais viável esta fórmula.

No mesmo dia foram remetidas essas bases e pedida ao Conselho de Administração a nomeação dos delegados.

Combinou-se então que os delegados do Govêrno partiriam para o Pôrto, a fim de, à face da escrituração e dos documentos da Companhia, verificarem a exactidão das contas.

Nessa ocasião parti também para o Pôrto, depois de 40 dias de debates e trabalhos aturados, chegando, por parte do Ministro e do Sr. Eusébio da Fonseca, a defesa dos interesses do Estado, por vezes, a uma meticulosidade talvez um pouco exagerada, como se pode ver das variadíssimas modificações que as bases do arrendamento successivamente sofreram, o que não excluiu, da parte de ambos, uma seriedade e uma lialdade, a que infelizmente a Companhia não estava habituada.

A isto viu-se a Companhia forçada, por assim dizer, a corresponder com concessões, *que nunca pensou fazer e que não tornaria a fazer.*

Dias depois da minha chegada ao Pôrto, e estranhando não terem seguido para ali os delegados nomeados, foi-me comunicado que o Conselho de Ministros resolvera modificar, em parte, a forma de fazer a liquidação de contas, e que seguiria *êle* para esse fim.

Soube depois que a modificação era que não se aceitasse a arbitragem senão em último lugar. A troca dos dois delegados pelo Sr. Eusébio da Fonseca pareceu-me dever filiá-la no receio, por parte do Ministro, de que, para liquidação tam importante, embora combirada entre o Govêrno e a Companhia, fôsse escolhidos dois empregados de menor categoria.

Os trabalhos iniciados no Pôrto, tiveram de ser interrompidos logo no princípio, porque o Sr. Fonseca teve dúvidas em os seguir, desde que propuseram uma sindicância aos seus actos, e, nessa idéia, retirou para Lisboa.

Nesta ocasião, o representante do grupo vendedor do lote de acções procurou-me, para me participar que, constando que as negociações entre a Companhia e o Estado tinham sido suspensas, e o delegado tinha retirado, a transacção fôra effectuada.

Apesar de ter a certeza de que as negociações continuariam em breves dias, dei parte dêste facto ao Ministro e ao Sr. Fonseca, por haver presunções de que os compradores das acções pesariam na votação, em uma assembléa geral, no sentido de não prosseguir a arbitragem, e a Companhia, auxiliada por êles, reclamar do Estado o pagamento puro e simples do saldo das reclamações, 6:711 contos de réis, ou a arbitragem judicial.

Nessa ocasião, e para sossêgo do Ministro, fiz-lhe saber que uma assembléa geral não podia realizar-se antes de 40 dias, havendo, portanto, tempo sufficiente para contrariar o plano, caso fôsse exacto o que se supunha.

Dias depois voltava o Sr. Eusébio da Fonseca a continuar na sua missão, visto que não tinha sido suspenso, em virtude da sindicância pedida, e não sendo fácil habilitar-se rapidamente outra pessoa para tal fim. Nessa ocasião disse-me o Sr. Fonseca que, não querendo assumir qualquer responsabilidade futura, ia pedir a nomeação doutro delegado.

Em 11 de Dezembro, foi-me comunicada a portaria de

9, em que êle e o Sr. Norton de Matos eram nomeados para o ajustamento de contas, podendo escolher um delegado para desempate, no caso de não haver acôrdo, devendo, antes de começar os seus trabalhos, lavar o devido termo de compromisso.

Notei que continuava a idéia de não se estabelecer claramente a arbitragem e, baseado em um parecer do advogado da Companhia, declarei por parte desta, que nada faria senão dacôrdo com o preceituado no contracto de 1885 e no estatuto.

Entretanto, o Sr. Norton de Matos era pôsto ao facto do andamento dos trabalhos, feitos sôbre as contas da Companhia.

Suposto essa liquidação tivesse de ser feita, apresentando um saldo de 16 contos a favor do Estado, conforme tinha sido aprovado pelo Govêrno, por não ser possível, em tal quantidade de verbas, fazer-se uma liquidação *à justa*, sem saldo algum para qualquer das partes, o Sr. Norton não concordou com a forma, em alguns pontos, sendo depois de largo debate, modificada a forma da liquidação, tomando-se então por base as contas do Estado, conforme foram apresentadas no relatório da comissão de 1909.

Assente isto, e sob recusa formal por parte da Companhia, de terminar a liquidação fora dos termos prescritos, partiu o Sr. Norton para Lisboa, com um relatório dos delegados do Estado, apresentando os trabalhos feitos da liquidação de contas, para serem apresentados ao *referendum* do Govêrno, e para mostrar a insistência da Companhia na arbitragem.

Deu isto como resultado a portaria de 15 de Dezembro, e a aprovação, pelo Conselho de Ministros, da liquidação, com o *referendum* escrito do respectivo Ministro.

Entretanto, o Sr. Fonseca continuava a debater com o delegado da Companhia as bases definitivas do arrendamento, para, sôbre elas, o Ministro pedir ao Parlamento a necessária autorização para arrendar.

Não se conformando ainda a Companhia com o texto das instruções dadas ao Governador Civil do Pôrto, na portaria de 15 de Dezembro, veio a Lisboa o Sr. Fonseca, com uma minuta do contracto do compromisso, feita pelo advogado da Companhia, nos termos legais e precisos para evitar futuros inconvenientes, conferenciando com o Ministro, e saber se o Govêrno ou êle estavam dispostos a aceitá-la.

Parece que o Ministro, dada a urgência de tomar uma resolução, dada a inabalável, e agora bem justificada, intransigência da Companhia relativamente à arbitragem, dada ainda a impossibilidade duma convocação breve do Conselho de Ministros, autorizou, por officio complementar de 17 de Dezembro, a assinatura do contracto de compromisso nos termos da minuta enviada.

Faltava portanto apenas essa autorização para ser validado o trabalho seguido de dois longos meses, que estava apurado, verificado e pronto.

O contracto de compromisso foi assinado no Govêrno Civil do Pôrto às 17 horas de 18. A acta da arbitragem foi assinada no cartório do notário às 18, mediando, entre a assinatura dum e doutro, não horas, como erradamente se fez constar, mas *uma hora apenas*, tempo mais que sufficiente, visto que tudo estava estudado e feito com o máximo cuidado e rigor.

Como se vê, o julgamento *ex æquo et bono*, não passou de mera formalidade, porque os árbitros por parte do Govêrno resolveram de acôrdo com as instruções precisas e a autorização dêste. Nada mais podiam pedir para o Estado, e *absolutamente nada podiam ceder à Companhia.*

Da forma por que a liquidação de contas se fez, no que diz respeito a cifras, nada julgo necessário dizer, porque a comissão possui, decerto, dados mais que suficientes para fazer o seu juízo.

Por officio de 20 de Dezembro, a companhia compro-

metia-se a assinar o contracto de arrendamento, nas ba-
zes definitivamente combinadas, entre as quais figura a
de ser esse contracto feito até o dia 1 de Janeiro de 1912,
o que não impediu que, posteriormente o Ministro ainda
pedisse, e a Companhia aceitasse algumas modificações
favoráveis ao Estado.

Creio ter exposto, com a máxima fidelidade, os factos
ocorridos desde o início até final das negociações, relati-
vas à liquidação de contas e arrendamento da linha.

Os que ocorreram posteriormente vem infelizmente
descritos no *Diário do Parlamento*.

Lisboa, 27 de Março de 1912. = Augusto Gama.

9.º

Como o depoimento que me é pedido visa a apreciação
dos factos succedidos com a projectada solução à questão
Ambaca, apresento como primeiro elemento de elucidação
o discurso por mim pronunciado na sessão de 14 de Fe-
vereiro de 1912, em que acusei o Govêrno e os árbitros
seus delegados de terem entregado, sem compensação al-
guma, à Companhia de Ambaca, créditos na soma total
de 5.134:859\$565 réis, que o Estado não devia, como
demonstrei, sem que nessa sessão ou nos discursos que
os defensores da Companhia tem produzido e que correm
impressos, ou mesmo nos jornais que a tem defendido
contra os legítimos interesses do Estado, tenham até hoje
aparecido argumentos que invalidem os que ali foram
apresentados. Apenas se tem referido à verba proveniente
da diferença cambial, e sem nunca citarem disposição al-
guma pela razão simples de que não existe que obrigasse
o Estado a pagar tal diferença. Os argumentos aduzidos
em favor da Companhia a êste respeito tem resposta na
minha exposição. Nenhum veio a mais, tendo apenas ree-
ditado os vários oradores e jornalistas que tem defendido
os interesses da Companhia contra os interesses do Estado
as banais e improcedentes razões aduzidas no conhecido
relatório da Companhia. Por isso não volto a insistir no
assunto.

Eu julgo que a comissão de inquérito importa con-
hecer as responsabilidades de qualquer ordem, e, em espe-
cial, as responsabilidades criminaes que impendem sobre
o Govêrno e os árbitros que julgaram e assinaram as con-
tas que constam da acta da arbitragem.

Divido em três partes a resposta a êste assunto.

I. Sobre as responsabilidades do Ministério, como cole-
tividade, e do Ministro das Colónias, isoladamente, nada
tenho a dizer. Basta-me que chame a atenção da comissão
para as diversas declarações do Sr. Presidente do Minis-
tério e dalguns Srs. Ministros e as declarações do Sr.
Freitas Ribeiro, quer como Ministro das Colónias, quer
como simples Deputado.

II. Sobre as responsabilidades do Sr. Freitas Ribeiro
há a notar os seguintes factos que carecem ainda de ex-
plicação:

1.º O não ter publicado a portaria de 9 de Dezembro
de 1911 no *Diário do Govêrno*, portaria em que eram
nomeados os árbitros.

2.º O ter escolhido como árbitro o Sr. Eusébio da Fon-
seca, sobre quem recaiam graves acusações, e tanto que
a Câmara nomeara uma comissão para sindicarem dos seus
actos.

3.º O ter pedido a essa comissão de inquérito que, se
até final do apuramento de contas com a Companhia de
Ambaca, algum facto fôsse averiguado que implicasse a
demissão do mesmo Sr. Eusébio da Fonseca, lho não
fôsse comunicado.

4.º O ter estado o mesmo Sr. Eusébio da Fonseca no
Pôrto em exame da contabilidade da Companhia como de-
legado do Govêrno antes de ser nomeado árbitro.

5.º O ter reduzido ao improrrogável prazo de três dias
o periodo concedido aos árbitros para sobre tam grave e
complexa questão, apresentarem a sua sentença.

6.º O não ter trazido o assunto ao Parlamento, quando
é certo que nenhum seu antecessor pretendeu resolver
esta grave questão a occultas da Câmara. A opinião que
sobre ela viesse a formar-se poderia ser orientadora da
sua conduta.

III. Sobre as responsabilidades criminaes dos árbitros
nomeados pelo Govêrno, é necessário que os tribunais
para onde deve ser relegado o seu apuramento julguem
dos motivos por que os dois árbitros julgaram, em horas,
um assunto desta complexidade, entregando à Companhia
créditos indevidos pelo Estado na importância de réis
5.135:869\$565.

Não vou agora repetir o que disse no meu discurso e
que ainda não sofreu sombra de contestação, mas desejo
pôr em destaque um único facto que bem demonstra que
os dois árbitros estiveram antes ao serviço da Companhia
do que ao serviço do Estado.

A Companhia, em 21 de Julho de 1908, enviou ao Go-
vêrno um officio em que dizia:

«Sempre na intenção de simplificar a liquidação de con-
tas entre esta Companhia e o Estado, vimos substituir a
proposta feita da redução da taxa de juro de 5 para 2 1/2
por cento, que poderia ter o carácter dum acto de favori-
tismo com a Companhia, pela contagem directa dos juros
sobre as diferenças cambiais na subvenção, o que deve dar
uma diferença a favor do Estado, conforme nota que opor-
tunamente enviaremos».

Essas verbas são, respectivamente:

Juros sobre as diferenças cambiais...	1.156:902\$792
Redução do juro nas contas do Esta- do de 5 a 2 1/2.....	1.205:971\$396

Pois os árbitros entregaram *criminosamente* à Compa-
nhia estas duas verbas, mesmo aquela que, no dizer da
Companhia, poderia ter o carácter dum acto de favoritismo
com a Companhia. É facto que não pode nem deve
eximir-se ao exame e à acção dos tribunais.

Mal iria a todos nós se tal procedimento dos árbitros
não fôr devidamente por êles apreciado

Pelo que respeita ao arbitro Sr. Eusébio da Fonseca,
há ainda a circunstância de ter, como empregado do Mi-
nistério da Marinha e Ultramar, emitido a opinião de que
a Companhia devia pagar o imposto de trânsito e insinua
que esse imposto devia ser de 5 0/0. Pois nada disso re-
clamou como árbitro! De tudo se esqueceu como delega-
do do Govêrno!

E, finalmente, direi que pelo actual Sr. Ministro das
Colónias me foi dito, em interrupção ao meu discurso de
14 de Fevereiro, que esse imposto tinha sido pago na im-
portância de 25 contos.

É inteiramente inexacta essa afirmação. Em 16 do
mesmo mês, dois dias depois de eu ter pronunciado o meu
discurso, era recebido em Lisboa o seguinte telegrama:

«Fazenda—Lisboa—Fiscalização informa nunca ter sido
pago imposto trânsito termos artigo 26.º contracto Am-
baca ignorando qual diploma fixar importância a esse im-
posto para cobrança. Inspector=16 de Fevereiro 1912».

Lisboa, em 13 de Abril de 1912. = O Deputado, Egas
Moniz.

10.º

Acedendo ao convite da comissão parlamentar de inquê-
rito à questão de Ambaca, para apresentar o meu depoi-

mento sobre o assunto das atribuições da comissão, devo começar, em primeiro lugar, por apresentar as entrevistas publicadas em o *Século* de 31 de Janeiro e *República* de 4, 11, 16 e 17 de Fevereiro, onde se encontram exaradas algumas opiniões minhas sobre a questão.

Como é fácil de verificar, já na entrevista publicada em a *República* de 4 de Fevereiro, eu deixava antever a dúvida de que a verba de 5:329 contos de réis, apresentada pela arbitragem, como saldo credor do Estado a deduzir da conta de reclamações da Companhia, representasse a expressão da verdade.

Em os documentos relativos à questão de Ambaca, publicados pelo Ministério das Colónias, faz o Sr. Eusébio da Fonseca, a páginas 50, documento n.º 23, a declaração de que o crédito do Estado, segundo consta do Ministério das Finanças, era em 30 de Junho de 1911, de 5.329:602\$730 réis.

Esta declaração do Sr. Eusébio da Fonseca é absolutamente falsa.

Este funcionário declarou ao Sr. Ernesto Navarro, que foi em nome do Sr. Freire de Andrade perguntar-lhe pela conta do Ministério das Finanças, relativa ao débito da Companhia no acto da arbitragem, que tal conta não existia e que na liquidação de contas se haviam regulado até 1908, pelas contas do relatório de 1909 e nos anos seguintes pelas contas semestrais enviadas pelo Ministério das Finanças.

Este facto por si só representa uma enorme imoralidade.

O único caminho legal e honesto a seguir numa liquidação de contas de tanta responsabilidade seria, em primeiro lugar, procurar saber pelas vias competentes, qual era o verdadeiro débito da companhia ao Estado.

Nada disso, porém, se fez. Os funcionários do Estado que fizeram a liquidação de contas, entenderam que era muito mais prático e mais cómodo forjar um crédito do Estado a seu modo.

Segundo a conta que me foi enviada pelo Ministério das Finanças, em 15 de Janeiro de 1912, o saldo credor do Estado em 30 de Junho de 1911, além da responsabilidade proveniente do contracto de 20 de Outubro de 1894, era de 4.724:148\$953 réis.

Somando esta verba com a da responsabilidade do contracto de 1894, em 30 de Junho de 1911 — 1.117:640\$880 réis, temos:

$$4.724:148\$953 + 1.117:640\$880 = 5.841:789\$833$$

que representam o verdadeiro débito da Companhia ao Estado.

Comparando este verdadeiro saldo credor do Estado com o falso saldo, apresentado pelos árbitros

$$5.841:789\$833 - 5.329:602\$730 = 512:187\$103$$

vê-se que os cofres do Estado ficaram desfalcados em 512:187\$103 réis.

Afirmei nas entrevistas acima citadas que o Estado ficava prejudicado, com a arbitragem, por esta haver reconhecido à Companhia importâncias a que não tinha direito, no valor de 5:135 contos de réis, que somados com os 512 contos de réis, extorquidos ao saldo credor do Estado, representam um prejuizo total de 5:647 contos de réis.

Não posso provar que os funcionários públicos que fizeram a liquidação de contas entre o Estado e a Companhia, inclusive o ex-Ministro das Colónias, Sr. Freitas Ribeiro, houvessem sido subornados. Contudo, o que posso afirmar é que os factos que praticaram são deshonestos e criminosos, quer sejam encarados sob o ponto de vista da moral, do erro, ou do desleixo.

Por isso eu entendo que, para honra da República, do Parlamento, e de nós todos, se deve imediatamente requerer a anulação da arbitragem, e mandar proceder a uma acção criminal contra os funcionários que liquidaram as contas, inclusive o ex-Ministro das Colónias.

O Sr. Freitas Ribeiro, em virtude de haver declarado, no seu discurso da sessão de 5 de Janeiro de 1912, que as contas estavam liquidadas segundo a sua orientação, também é responsável, segundo o artigo 53.º da Constituição por ter atentado contra a probidade de administração, e também por abuso do poder, nomeando os árbitros, sem ter autoridade para isso.

Além disso, o facto do Sr. Freitas Ribeiro haver nomeado para árbitro o Sr. Eusébio da Fonseca, sobre quem recaia a acusação de deshonesto, por mim feita no Parlamento, e de haver solicitado da comissão de sindicância àquele funcionário, para que nada fizesse transpirar do que constasse contra ele, enquanto não voltasse do Porto (isto é, depois de liquidadas as contas), são provas pouco abonatórias das boas intenções que apregoam ter havido na questão de Ambaca.

A essas provas morais, poder-se hiam ainda juntar outras; tais como os factos do Sr. Freitas Ribeiro ter defendido aberta e claramente a Companhia contra o Estado, nos seus discursos; de não ter dado publicidade à portaria que nomeou os árbitros e de pretender que o Parlamento votasse de afogadilho o projecto de arrendamento, sem haver materialmente possibilidade de se votar conscienciosamente esse projecto, para cuja discussão pedia urgência, que não poderia ir além de três ou quatro dias.

Quanto ao *papão* dos estrangeiros, por terem comprado as acções, eu reputo isso como uma simples exploração, inventada para mais facilmente arrancarem aos cofres da Nação o necessário para salvar a Companhia da falência irremediável, por meio da arbitragem, e garantir o dividendo das suas acções, por meio do projectado arrendamento.

Demais analisemos:

Em 23 de Fevereiro, isto é, nas vésperas de surgir a questão de Ambaca, no Parlamento, recebi, assim como todos os Deputados, em carta fechada, o seguinte impresso:

Cuidado

Os defensores do antigo regime não desarmam e não perderam ainda a esperança. Tudo lhes serve para propaganda e para fomentar o mal estar do país.

Agora aproveitam a questão de Ambaca, já resolvida pela arbitragem legal, para promover dificuldades internacionais que nos tragam maiores dificuldades financeiras.

Todos sabem que estão no estrangeiro 30:000 acções da Companhia, ao portador, adquiridas por um grupo alemão, inglês e belga, assim como todos sabem, que foi esse um dos principais motivos que levaram o Governo a resolver desde já a questão.

Mais uma dificuldade, por este lado, seria um grande auxílio para os inimigos do regime.

!! Cuidado!!

Em 28 de Setembro de 1911 já a Companhia havia enviado ao Governo um officio acompanhado da cópia da acta do conselho de administração do dia anterior, no qual quasi se intimava o Governo a entrar em negociações com a Companhia, sob pena de se entregar a um grupo estrangeiro um lote de 30:000 acções.

Ora, as acções são na sua totalidade, 40:000. Na agência do Banco de Portugal no Porto existem ainda hoje como caução 20:000 acções, representadas por uma delegação que foi depositada em 11 de Maio de 1891, para garantia do acôrdo de 9 de Maio do mesmo ano.

Não obstante o Sr. Freitas Ribeiro ex-Ministro das Colónias, na sessão de 25 de Janeiro de 1912, declarou na

Câmara dos Deputados que dera ordem para que se assinasse a acta da arbitragem, em virtude de boafos que ouvira, de cartas anónimas e de correspondências que recebera, em que se dizia que havia negociadores alemães no Pôrto, procurando chamar a si todas as acções distribuídas da Companhia.

É necessário declarar que o § único do artigo 13.º do contracto de 1894 diz que, terminada a construção e aberta a linha toda à exploração, o Govêrno entregará à Companhia as acções e obrigações ainda existentes em caução, ficando a propria linha com todo o seu material circulante constituindo a garantia do Estado.

Mas o que é verdade também é que a Companhia nunca quis reconhecer o contracto de 1894 e é essa talvez a única razão porque nunca reclamou a restituição da delegação das 20:000 acções.

Não é para estranhar comtudo, que amanhã o Sr. Augusto Gama procure defender a Companhia à sombra desse contracto, depois de haver declarado em officio de 29 de Dezembro de 1910, dirigido ao Ministro da Marinha e Colónias, que o *contracto de 1894, nulo de direito, devia ser anulado de facto.*

Depois do contracto de 1894, vários adiantamentos de importância foram feitos pelo Estado à Companhia. Segundo o contracto de 11 de Março de 1897, aprovado e modificado pela carta de lei de 13 de Setembro do mesmo ano, foram aumentadas as tarifas, com o fim de auxiliar a Companhia, mas com a cláusula expressa de que esse aumento seria para garantir antes de tudo, o pagamento integral das responsabilidades da Companhia para com o Tesouro, por encontro nas deducções, que para esse fim tem de ser feitas nas subvenções a liquidar a favor da mesma Companhia.

Até hoje nem 1 rial sequer do produto do aumento de tarifas foi aplicado ao reembôlso das responsabilidades da Companhia para com o Tesouro.

Era pois lógico e legítimo que os Governos conservassem sempre em poder do Estado a delegação das 20:000 acções pelo menos como garantia das responsabilidades da Companhia depois do contracto de 1894, em virtude da falta de cumprimento do contracto de 1897 que obriga como já disse, a que o aumento de tarifas seja aplicado em primeiro lugar ao reembôlso dessas responsabilidades.

Além disso, a Companhia nunca podia, em caso algum, fazer uso das 20:000 acções, mesmo que tivesse direito a elas, emquanto o Estado não lhe restituísse a delegação, sob pena de responsabilidade criminal.

Como se vê claramente, além dessas 20:000 acções que não podiam ser transaccionadas, havia ainda as acções dos directores da Companhia, que devem representar um número mais ou menos avultado, e por essa razão apenas uma pequena quantidade restaria para vender.

Admitindo mesmo a hipótese de que as acções pudessem ser vendidas, não há meio de compreender o que é que se lucrou fazendo-se tábua rasa nas contas, desistindo o Estado da sua situação de credor?

Se porventura os homens públicos deste país, obsecados pela paixão política, tiverem uma errada noção de justiça nesta questão, não requerendo a anulação da arbitragem, o Estado ver-se há forçado amanhã a aceitar todas as condições que a Companhia quiser impor-lhe. Ao passo que não desistindo o Estado da situação de credor, poderia servir-se dessa situação para requerer a falência da

Companhia ou, pelo menos, para negociar um acôrdo em que a linha passasse definitivamente para o Estado em condições bem mais vantajosas do que as consignadas no projecto de arrendamento.

Apesar de tudo, eu entendo que a solução mais vantajosa para o Estado seria a falência da Companhia, ao abrigo do decreto de 9 de Novembro de 1893.

A pretensa intervenção dos *trustees* em caso de falência da Companhia, também não tem valor algum, porque os *trustees* à face da legislação portuguesa não são os legítimos representantes dos obrigacionistas, e só poderiam sê-lo se fôsem eleitos por estes últimos em assembléa geral.

Declarada oficialmente a cessação de pagamentos, o Govêrno iria ao encontro dos obrigacionistas, tomaria perante êles a responsabilidade dos encargos das obrigações e substituir se-lhes hia na sua qualidade de credores, na execução da Companhia.

Quanto à solução da arbitragem, apresentada pelo Sr. Freitas Ribeiro, eu considero-a o acto mais criminoso de todos aqueles que foram praticados desde o início da Companhia até hoje, apesar de ter havido também da parte doutros Ministros actos criminosos e actos de desleixo e cobardia.

Reputo actos criminosos, anteriores à arbitragem, todos os adiantamentos ilegais feitos pelos Governos à Companhia, ainda com a agravante de não haverem exigido da parte desta as garantias necessárias, quando ela pela sua parte ainda por cima fazia reclamações infundadas contra o Estado.

A falta de tempo não me permite averiguar quais os Ministros responsáveis por estes adiantamentos. Precisava para isso de requerer pelas repartições competentes a nota discriminada dos adiantamentos feitos nas condições referidas, e quais os Ministros que os autorizaram.

Quanto aos actos de desleixo e de cobardia, foram praticados por todos aqueles Ministros que nunca procuraram solucionar uma questão de tanta gravidade e de cujo protelamento na sua resolução só o Estado tem perdido, e sobretudo a provincia de Angola.

Se a comissão quiser investigar, fácilmente poderá saber quais os Ministros que nunca trataram da questão de Ambaca.

Resumindo, sou de opinião:

- 1.º Que se requeira a anulação da arbitragem;
- 2.º Que se proceda judicialmente contra os funcionários do Estado que liquidaram as contas, por terem apresentado uma conta falsa do crédito do Estado, inferior em 512 contos de réis, no acto da arbitragem, e por terem, sem fundamento algum legal, dado à Companhia 5:135 contos de réis;
- 3.º Que se exija a responsabilidade criminal contra o Sr. Freitas Ribeiro, ex-Ministro das Colónias; ao abrigo do artigo 55.º da Constituição, por abusar do poder, nomeando os árbitros sem conhecimento do Govêrno, e também por haver declarado que a liquidação de contas se havia feito segundo a sua orientação, assumindo por essa forma a solidariedade com os árbitros nas responsabilidades;
- 4.º Que depois de anulada a arbitragem se deve proceder à falência da Companhia.

(Declaro que me reservo o direito de fazer deste depoimento o uso que entender). — O Deputado, *Camilo Rodrigues*.