REPUBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 236

Senhores Deputados.— A proposta de lei n.º 193-B tem por objectivo:

1.º Construir uma linha ferro-viária que ligue o pôrto de Quelimane com o rio Chire, num ponto tanto quanto possível próximo da sua confluência com o Zambeze;

2.º Seu prolongamento a Tete;

3.º Melhorar o pôrto de Quelimane e Tangalane, saneando simultâneamente os terrenos contiguos;

4.º Construir uma rêde ferro-viária subsidiária da linha principal.

A execução dessa obra pode realizar-se adoptando um de dois processos: ou directamente ou por meio de empréstimo. No primeiro caso a construção será feita *à la longue* e os seus efeitos serão muito demorados; no segundo caso a construção será feita dum fôlego e os resultados podem considerar-se imediatos, tanto sob o ponto de vista político como sob o ponto de vista económico.

A proposta de lei indica no seu artigo 2.º a receita com que o Govêrno conta para fazer face à despesa da construção da linha e dos melhoramentos designados no seu artigo 1.º Esta receita pode considerar-se constituida por verbas de duração transitória e por verbas de duração permanente; ao primeiro grupo pertence a verba 1.ª, ao segundo grupo as restantes; a esta receita assina se no projecto a designação de «fundo especial».

Parece-nos, pois, necessário determinar tanto quanto possível o valor dêste fundo, qualquer que seja o sistema de construção a adoptar.

Presentemente, só as verbas 1.ª, 2.ª e 7.ª podem ser representadas por algarismo definido; o cálculo das restantes não pode fazer-se no momento por não haver nas estações competentes os dados precisos para o estabelecimento dêste cálculo.

Entretanto, a comissão espera poder fornecê-los à Câmara durante a discussão do proposto.

O *fundo especial* pode, pois, considerar-se constituído neste momento pela quantia de 233.500 escudos e vejamos o que pode obter se com esta verba na hipótese da construção directa.

Supondo à linha principal a extensão de 200 quilómetros e admitindo o custo médio de 16.000 escudos por quilómetro, no primeiro ano poderá obter-se um trôço de 15 quilómetros; no segundo, como desaparece a verba 1.ª, o valor do fundo diminui de 100.000 escudos e o trôço a construir será muito menor e assim seguidamente; nestes termos, a construção por tal processo é muito demorada, a utilidade da linha muito restrita e a ligação da costa com o *interland* levará mais de 15 anos a realizar.

Vejamos agora a hipótese da construção por meio de empréstimo e os seus efeitos.

O *fundo especial* seria aplicado ao pagamento da anuidade do juro e amortização da operação financeira que para tal se realizasse.

O Govêrno ficaria assim habilitado com os fundos precisos para a construção dum fôlego e a ligação do *interland* com o mar podia fazer-se num prazo máximo de cinco anos.

Os *benefícios políticos e económicos começariam a manifestar-se* num prazo muito curto.

A comissão entende ser êste o sistema a adoptar, e, entende mais, que em qualquer dos casos, a construção deve fazer-se por arrematação em concurso público.

A proposta aconselha que a verba 2.ª do *fundo especial* seja incluída na tabela das despesas extraordinárias da província; a comissão entende que essa inclusão deve fazer-se na tabela das despesas ordinárias durante o prazo de duração das obras designadas no artigo 1.º e, no caso de empréstimo, essa inclusão se fixe em número de anos igual ao da sua amortização.

É de notar que a verba 5.ª tem valor diferente em qualquer dos modos por que a construção seja feita; no primeiro é nulo e pode ser negativo; no segundo deve ser positivo em curto prazo.

Nestes termos, a comissão de colónias dá parecer favorável à proposta de lei e propõe:

1.º Que se autorize o Govêrno a mandar proceder imediatamente ao estudo definitivo dum caminho de ferro para ligar o pôrto de Quelimane com o rio Chire, em ponto que os interêsses da província e da Nação mais aconselhem, e que, para êsses estudos, se aplique a verba 1.ª do artigo 2.º da proposta.

2.º Que o fundo especial seja constituído pelas verbas seguintes:

a) Pelas verbas 1.ª, 2.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª e 9.ª designadas no artigo 3.º;

b) Por uma percentagem fixa sôbre os rendimentos alfandegários do distrito;

c) Pelos impostos designados nos n.ºs 3.º e 4.º do artigo 4.º;

3.º Que se autorize o Govêrno a realizar uma operação financeira amortizável em prazo a determinar, exclusivamente destinada às obras designadas no artigo 1.º, e que para pagamento da anuidade de juro e amortização dessa operação se consignem todos os rendimentos ao *fundo especial* que, em caso algum, poderão ter outra aplicação;

4.º Que o Govêrno dê a construção da linha Quelimane-Chire, e mais melhoramentos e obras designadas no artigo 1.º, por arrematação em concurso público à empreza ou empresas que para tal se constituírem e se obriguem à construção, no prazo a determinar, e sob a fiscalização do mesmo Govêrno;

5.º Que os encargos provenientes da execução do artigo 1.º sejam da exclusiva responsabilidade da colónia, e em caso algum, lhe possam ser atribuídas garantias diferentes

das designadas no artigo 3.º e nas alterações ao mesmo artigo propostas por esta comissão;

6.º Que as sobras do *fundo especial*, quando as haja, se apliquem exclusivamente à amortização do capital principal por compra de títulos do empréstimo nos mercados ou por avantajamento no sorteio anual. O juro dos títulos adquiridos por compra constituirá sempre receita do serviço do empréstimo.

Lisboa, em 28 de Maio de 1913.

António Silva Gouveia.
Camilo Rodrigues.
Prazeres da Costa.
A. Cabral.
Amílcar Ramada Curto.
Lopes da Silva, relator.

Proposta de lei n.º 193-B

A idea de construir um caminho de ferro que de Quelimane, capital do distrito dêste nome e pôrto da costa de Moçambique, se dirija ao rio Chire, prolongando-se, eventualmente, em direcção a Tete, não é recente. Já em 2 de Setembro de 1887, os engenheiros Joaquim Pires de Sousa Gomes e Afonso de Morais Sarmento haviam requerido ao Govêrno a concessão provisória da construção duma linha férrea entre Quelimane e um ponto da margem esquerda do Chire acessível à navegação.

Apresentados pelos requerentes os estudos e a proposta final da construção, ser-lhes hia feita a concessão definitiva, ou, preferindo-o o Govêrno, poderia abrir-se concurso sôbre a base do preço da construção ou da verba mínima atribuída às despesas de exploração. Aos concessionários seria garantido o direito de preferência ou, no caso de lhes não convir o resultado do concurso, teriam direito a haver do Estado as despesas dos estudos, calculadas à razão de 500 réis por metro de via férrea.

Celebrou-se o contrato provisório em 29 de Setembro de 1888, e em Março de 1890 foi apresentada a proposta para a construção, na qual, entre outras bases, se pedia a garantia de juro de 6 por cento sôbre a verba de réis 27:000$000 por quilómetro de linha.

Não obstante o parecer favorável das estações competentes e, provàvelmente em conseqüência do período agitado e incerto que íamos atravessando, nada se resolveu, pelo que em Março de 1891, os concessionários reclamaram o reembôlso da dívida proveniente das despesas com os estudos, que, de facto, lhes vieram a ser pagos na importância total de 94:005$000 réis.

Passada a época das negociações com a Inglaterra, em 1893, renovou-se a idea do projectado melhoramento, mas, desta vez, os proponentes, pondo de parte a exigência da garantia do juro, limitaram-se a pedir certas concessões: vastas áreas de terreno, a exploração dum dos prazos, dois terços do imposto de trânsito, isenção de qualquer impôsto sôbre a linha férrea, entrada livre de direitos para as máquinas e outro material durante sete anos e diversas de menor valor.

Lavrou-se em 8 de Abril um decreto fazendo a concessão, mas, certamente, em conseqüência de posteriores dificuldades na obtenção dos capitais necessários, o projecto não chegou a realizar-se.

Mais tarde, em 1895, formou-se a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia, a qual, recebendo da Companhia da Zambézia a sub concessão do direito de construir linhas férreas que a esta fôra garantido pelo artigo 3.º do decreto de 19 de Abril de 1894, se obrigava pelo seu contrato a empreender, dentro do mais breve espaço de tempo, o estudo duma linha para o Ruo, e a começar a sua construção dentro dum ano a contar da assinatura do contrato que viesse a realizar com o Govêrno.

Cumprindo o pactuado, nesse ano de 1895 organizou a Companhia uma missão de estudos, de que foi chefe o engenheiro Almeida Soeiro, e que, nos últimos meses daquele ano e primeiros de 1896, efectuou os estudos da linha de Quelimane ao Ruo, o qual a linha atingiria perto da foz do M'losa em frente de Fort-Anderson.

A carta de lei de 7 de Julho de 1898 chegou a aprovar as bases para um contrato entre a Companhia e o Estado, e em uma delas concedia-se como garantia de juro, embora a título de empréstimo rendendo 4 por cento, a importância necessária para, somada ao imposto de trânsito, prefazer os encargos do capital obrigações, não excedendo, porêm, o acréscimo que o rendimento das alfândegas do distrito viesse a ter sôbre a média de 1893 a 1897.

A Companhia não conseguiu obter, então, os capitais necessários. De ulteriores negociações entre ela e o Estado são testemunho a proposta de lei apresentada ao Parlamento em Abril de 1904, pelo então Ministro da Marinha e Ultramar Rafael Gorjão, e mais tarde o decreto de 18 de Janeiro de 1906, que autorizou o Govêrno a contratar em novas bases com a mesma Companhia. Nenhum novo contrato porêm chegou a realizar-se, subsistindo, assim, o indefinido adiamento de obra de tam vasto alcance para a região da Zambézia e, em particular, para o distrito de Quelimane.

Ora o lançamento duma via férrea de Quelimane para o interior é uma absolutamente justa aspiração regional, que o Govêrno da República reconhece do seu dever realizar. Olhando para a carta da província, salta aos olhos que, entre as amplas e profundas baías do distrito de Moçambique, ao norte, e a Beira ao sul, o único pôrto marítimo digno dêste nome é Quelimane; e que, devendo pela simples disposição geográfica, corresponder a cada região da colónia uma saída particular para o exterior, que lhe dê serventia rápida e económica, assim como à Beira cabem naturalmente os ricos territórios de Sofala e Manica com o seu próspero *hinterland*, assim a Quelimane deve caber toda a vastíssima área do território ao norte do Zambeze.

A estas razões de carácter meramente geográfico juntam-se outras de maior valor ainda. As comunicações da capital do distrito de Quelimane com as terras do seu interior são difíceis: os rios quási não dão serventia durante o período das secas, a abertura das estradas e a sua preparação para a tracção mecânica não são fáceis em região, como a do delta do Zambeze, baixa, cortada de *mucurros* e freqüentemente alagada. Sendo o interior do distrito essencialmente agrícola, exige êle comunicações rápidas e baratas com o seu pôrto natural, sob a pena de ficarem improdutivas terras das mais férteis que, embora não muito afastadas, se acham por êsse motivo privadas de valorização. Além disso existe no distrito uma população indígena densa e dada à agricultura; como esta lhe

não pode pagar salários remuneradores, essa população é já hoje solicitada por outras occupações mais lucrativas em territórios distantes e estranhos, com grave dano para a economia da região. A construção dum caminho de ferro, dando emprêgo a um grande número de braços, facilitando a manifestação de novas iniciativas no distrito, o aparecimento de mais abundantes capitais, e de mais modernos processos, concorrerá para ligar o indígena à terra, e melhorar a situação económica dos laboriosos colonos e das importantes empresas que já no distrito exercem a sua actividade. O caminho de ferro é, a meu ver, o fermento indispensável duma profunda transformação social e económica da Zambézia portuguesa.

Ainda outras razões, muito ponderosas, concorrem a impor tal melhoramento.

É de todos sabido que o Zambeze não é já hoje a via fluvial cómoda e franca, que foi durante muito tempo. Vão longe os tempos em que o missionário Gonçalo da Silveira subia o rio no mesmo navio ligeiro em que viera de Moçambique (meado do século XVI); em que a praça de Sena se mirava nas águas do rio que a banhava e lhe alimentava o comércio das suas feitorias; em que os árabes faziam um tráfego intenso, fluvial, marítimo e terrestre até aos sertões de Sofala. Por causas gerais, que tem produzido a diminuição gradual da massa aquática de todos os grandes lagos e rios africanos, o Zambeze e o Chire apresentam cada vez maiores dificuldades à navegação, ainda mesmo de lanchas de fundo chato e pequeno calado, e conseqüentemente restrigem o tráfego das regiões que dêles quási exclusivamente se serviam até hoje. Durante mais de seis meses no ano lanchas assim não sobem muito além da embocadura do Chire, nem ao longo dêste, acima da Vila Bocage; e mesmo a região para jusante dêstes pontos é servida por um pôrto de barra pouco funda e instável, o Chinde, cuja povoação assenta em terras de ano para ano corroídas pela corrente do rio, sem haver forma de o evitar. Para passar do rio Chinde ao Zambeze chega a ser necessário esperar que se sinta, no ponto em que êles se encontram, a influência da maré.

Daqui se conclui, imediatamente, a necessidade de dar ao tráfego das regiões até agora servidas por êste rio um caminho mais rápido e fácil, que outro não pode ser, atentas as condições de ordem geográfica, senão uma via férrea, a que sirva de testa o pôrto de Quelimane.

Se considerarmos o distrito de Tete, a situação revela-se ainda mais grave.

Tam vasto território está, práticamente, sequestrado do exterior pela sua remota posição, combinada com a inavigabilidade do Zambeze, e mal se compreende como possamos ter a pretenção de explorar as suas riquezas mineiras, e até, mais singelamente, a de lhe facultar uma vida económica e administrativa regular, antes de o dotarmos de mais fáceis e baratos meios de comunicação com o exterior.

O caminho de ferro de Quilimane, prolongado na direcção dos centros agrícolas e mineiros dêsse distrito, resolverá um problema, que para êle constitui questão de vida ou de morte.

Um outro papel, de ordem inter-colonial, cabe, ainda, à linha de Quelimane.

Olhando para a actual rêde ferro-viária do continente africano, verifica-se que ela se vai dispondo sob a figura dum grande tronco, da cidade do Cabo a Alexandria, com ramificações para as duas costas.

No nosso território temos já, dêsse sistema, a via de Lourenço Marques, servindo o Transvaal, a da Beira servindo a Rodésia do sul, e as projectadas do Mocambo e de Pemba que, indispensáveis ao desenvolvimento dos territórios da província que se propõem atravessar, irão, embora em futuro não próximo, servir também as colónias estrangeiras do interior de África em contacto com aquela grande linha central.

A de Quelimane lá irá também, cabendo-lhe desde logo, naturalmente, o servir de artéria aos territórios não portugueses ao norte do Zambeze.

Com a proposta de lei que em seguida submeto à vossa esclarecida apreciação, procuro atingir, pelo menos, alguns de tam importantes fins.

A característica essencial do projecto é a constituição dum *fundo especial,* destinado a ocorrer à construção da via e seus ramais e dos melhoramentos do pôrto.

Pareceu-me esta a fórmula mais apropriada, por isso mesmo que uma grande parte dos recursos há-de provir de novos impostos e doutras receitas criadas na própria região, as quais, portanto, devem ser especialmente consignadas àquele objectivo, sem possibilidade de serem dêle desviadas.

Fazendo administrar êsse fundo por um corpo em que estão representados os interêsses locais, aqueles que na terra trabalham e que para êsse fundo contribuem, facilita-se a boa aceitação dos novos encargos, e dá-se mais uma demonstração dos intuitos de descentralização de fundos e de autonomia local, que animam o Govêrno da República.

O adicional sôbre o imposto indígena pode causar reparos, que todavia serão infundados.

É certo que na Zambézia, mais do que em qualquer outra região da província, merece o máximo cuidado a justa tributação do indígena, a qual é um elemento indispensável da sua economia, e fornece uma parte considerável das suas receitas.

Não há, porêm, excesso na minha proposta.

Na realidade, os 30 centavos a pagar pelo indígena, e que práticamente serão satisfeitos em géneros ou em trabalho, recobrá-los há êle largamente, em dinheiro, quando fôr trabalhar na via férrea, pois que, compensando favorávelmente êsse agravamento de imposto, o salário lhe será pago sempre em dinheiro, no lugar do trabalho, e em cifra nunca inferior à que hoje lhe pagam nos trabalhos ordinários dos prazos.

Aliviando o indígena dos serviços gratuitos que presentemente é obrigado a prestar, a proposta traduz o pensamento de o compensar indirectamente do novo, embora leve, encargo, que sôbre êle lança.

Procurei na criação dos outros novos impostos não exceder os limites razoávelmente fixados pela necessidade de não prejudicar o desenvolvimento do comércio e da agricultura do distrito.

Declarei que ficará expressamente revogado o decreto de 18 de Janeiro de 1906.

Desde que o Govêrno resolve construir e explorar directamente uma via férrea de Quelimane ao Chire, não necessita já da especial autorização que o decreto lhe dava para contratar a modificação, em novas bases, da lei de 7 de Julho e do contrato de 30 de Julho de 1898 relativos à construção, pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia, dum caminho de ferro com objectivo determinado do Ruo, que é um afluente do Chire, muito a montante da foz no Zambeze, e que ainda no futuro poderá ser atingido por linha férrea diversa da do projecto.

Para o empenho do Govêrno da República em realizar essa antiga aspiração da Zambézia portuguesa, que os Governos do antigo regime não lograram satisfazer, concorre também a consideração de que entre todas as regiões da nossa província de Moçambique, só a Zambézia tem uma história brilhante, que se vem desenrolando desde os primeiros anos da empresa da Índia; que nela, mais acentuadamente, talvez, do que em qualquer outra região, revelámos o nosso espírito de aventura e de audácia, a resistência na penetração e exploração dos sertões, a habilidade nas relações com as raças indígenas.

O Govêrno da República não podia esquecer que Quelimane, hoje centro da mais vasta fazenda de culturas tropicais da província, assenta na margem do rio dos

Bons Sinais, onde Vasco da Gama encontrou o homem «que vira já navios grandes como aqueles, com os quais sinais nós folgamos muito, porque nos parecia que nos íamos chegando para onde desejávamos» (*Roteiro da primeira viagem*); onde se arvorou um padrão, e muitos dos nossos sucumbiram à violência do empreendimento.

Tais são, senhores, os fundamentos da seguinte

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º É autorizado o Govêrno:

1.º A construir ou contratar a construção e a explorar:

a) Uma via férrea que, partindo de Quelimane, na Província de Moçambique, se dirija à margem esquerda do rio Chire, num ponto quanto possível próximo da sua confluência com o Zambeze;

b) O prolongamento eventual dessa via férrea em direcção a Tete e aos outros centros agrícolas ou industriais do distrito dêste nome;

c) Os ramais das vias férreas referidas nas alíneas antecedentes que forem julgados necessários.

2.º Proceder às obras de melhoramento do pôrto de Quelimane e Tangalane, e de saneamento dos terrenos que lhes ficam contíguos.

Art. 2.º É criado um *fundo especial*, exclusivamente destinado a custear, directamente ou por meio dum empréstimo a cujos encargos sirva de garantia, as despesas exigidas pela execução das vias férreas e mais obras autorizadas no artigo antecedente.

Art. 3.º O *fundo especial* será constituído pelas seguintes receitas:

1.ª Um subsídio de $ 100.000, distraídos dos saldos existentes no cofre geral da província, à data da publicação desta lei;

2.ª Um subsídio anual não inferior a $ 100.000, que será inscrito na tabela da despesa extraordinária da província, até a conclusão das obras de que trata o artigo 1.º;

3.ª O aumento de rendimento das alfândegas do distrito de Quelimane, sôbre a média dos últimos três anos, não incluindo quaisquer direitos e outros impostos que tenham aplicação especial.

4.ª O produto dos impostos especiais autorizados por esta lei;

5.ª O rendimento líquido da parte da linha férrea que fôr sendo explorada, emquanto durar a construção, e o produto de qualquer imposto que venha a onerar o trânsito efectuado pela mesma linha para território estrangeiro;

6.ª A proveniente das concessões dos terrenos marginais da via férrea, que forem propriedade do Estado, em uma zona de 3 quilómetros para cada lado da mesma via;

7.ª O produto de taxas ou impostos sôbre o comércio ou indústria que venha a ser exercido dentro da mesma zona;

8.ª Os emolumentos, taxas e mais receitas provenientes da emigração de trabalhadores indígenas dos distritos de Quelimane e Tete para territórios estrangeiros e, designadamente, a soma de 6:000 libras que a Witwatersrand Native Labour Association, se obrigou a pagar anualmente ao Govêrno, pelo n.º 20.º do acôrdo de 4 de Dezembro de 1912;

9.ª Quaisquer outras receitas que directamente provenham da execução dos melhoramentos autorizados em o artigo 1.º desta lei.

Art. 4.º Para os efeitos do n.º 4.º do artigo antecedente é uatorizada a cobrança dos seguintes impostos es-peciais:

1.º 2 por cento *ad valorem* sôbre as mercadorias importadas para consumo, e 4 por cento *ad valorem* sôbre as mercadorias exportadas pelas estações aduaneiras do distrito de Quelimane;

2.º 2 por cento *ad valorem* sôbre as mercadorias submetidas a despacho de reexportação ou de cabotagem nas mesmas casas fiscais;

3.º 30 centavos adicionais ao imposto de *mussoco* sôbre cada indígena assim tributado no distrito;

4.º 5 escudos pelo contrato de cada trabalhador indígena dos distritos de Quelimane e Tete, com destino a território português fora da província.

§ 1.º São exceptuadas da incidência do imposto especial sôbre a importação:

a) As mercadorias importadas pelo Estado e para consumo do Estado;

b) As bagagens, nos mesmos casos em que actualmente são isentas de direitos aduaneiros;

c) As mercadorias que devam sê-lo por disposições de tratados ou convenções internacionais, ou contratos efectuados pelo Estado.

§ 2.º O imposto especial sôbre a exportação substituirá, no distrito de Quelimane, a contribuição predial rústica, a qual aí deixará de ser exigível emquanto subsistir aquele imposto.

§ 3.º O imposto adicional referido no n.º 3.º dêste artigo será cobrado por intermédio dos arrendatários na área dos prazos, e directamente por funcionários do Estado na parte restante do território do distrito, sendo pago, em ambos os casos, por estampilha especial colada no bilhete do *mussoco* e podendo abonar-se aos arrendatários uma remuneração não superior a 3 por cento do total por êles cobrado.

§ 4.º Logo que comece a ser cobrado o adicional de que trata o § 3.º, e emquanto êle subsistir, os colonos dos prazos e mais indígenas do distrito prestarão trabalho gratuito só na limpeza e abertura de caminhos, e na limpeza dos *mucurros* e canais já existentes, e não mais de oito dias em cada ano.

Art. 5.º A receita prevista no n.º 6.º do artigo 3.º compreende:

1.º O fôro dos terrenos incluídos na zona aí declarada, e que, à data da publicação desta lei, estiverem aforados a arrendatários de prazos ou a terceiros.

2.º O preço por que, de futuro, forem vendidos, aforados ou arrendados os restantes terrenos da mesma zona.

§ único. Para a futura alienação ou ocupação dêsses terrenos, deixam de ser aplicáveis as disposições actualmente reguladoras da concessão de terras nos prazos, ficando, porém, assegurado aos arrendatários dêstes o direito de preferência aludido no n.º 3.º do artigo 156.º do regulamento aprovado por decreto de 9 de Julho de 1909.

Art. 6.º O fundo especial constituído por esta lei será administrado, sob a superintendência e fiscalização do govêrno geral da província, pela «comissão de melhoramentos do pôrto de Quelimane», criada em 1 de Maio de 1908.

§ único. Dos fundos próprios desta comissão, a parte que não fôr necessária às obras e serviços indicados no artigo 2.º do diploma que a criou, será incorporada no fundo especial de que trata esta lei, para os fins nela declarados.

Art. 7.º Na execução das obras de que trata esta lei serão, tanto quanto possível, empregados trabalhadores indígenas do distrito, pagando-se-lhes em dinheiro, no lugar do trabalho, salário semanal não inferior a 40 centavos para homens e 30 centavos para mulheres, além do *poço*, que será distribuído com abundância gratuitamente, observadas as preferências regionais quanto a géneros e modo de preparação.

Art. 8.º É autorizado o governador geral da província a ordenar os regulamentos necessários à execução desta lei, submetendo-os à aprovação superior, sem prejuízo da sua imediata execução.

Art. 9.º Fica expressamente revogado o decreto de 18 de Janeiro de 1906, e toda a legislação em contrário.

Sala das Sessões, em 9 de Maio de 1913.

O Ministro das Colónias, *Artur R. de Almeida Ribeiro.*

59—Imprensa Nacional—1912-1913