

# REPÚBLICA PORTUGUESA



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PARECER N.º 354

Senhores Deputados.—A proposta de lei n.º 258—A dos Srs. Ministros das Finanças e Colónias, tem por fim submeter a julgamento arbitral todas as questões pendentes entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro através de África, incluindo as que foram apreciadas em 18 de Dezembro de 1911 por delegados do Ministério das Colónias e da Companhia, e ainda a referente à data em que para o Estado começa o direito de remissão convencionado no artigo 30.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 e referido no artigo 1.º do contrato de 20 de Outubro de 1894.

As questões que foram apreciadas em 18 de Dezembro de 1911 por delegados do Ministério das Colónias e da Companhia constam das seguintes reclamações desta:

Diferenças de câmbio em subvenções	3.428:149\$465
Diferenças de câmbio em material...	467:266\$219
Diferenças por falta de percursos....	20:675\$311
Subvenções não pagas desde 1894 a 1900.....	1.402:592\$652
Verbas não pagas conforme o disposto no artigo 9.º do contrato de 20 de Outubro de 1894.....	235:477\$710
Juros em diversas contas.....	2.249:012\$879
Importâncias recebidas a menos em liquidação de subvenções.....	565:567\$707
Diferenças nas tarifas do café.....	157:420\$153
Juros nas contas do Estado e do Banco de Portugal.....	2.595:033\$937
Juros nas mesmas desde 1 de Julho de 1908 até 30 de Junho de 1911....	920:123\$729
Soma.....	12.041:319\$762

Os delegados da Companhia declararam que esta conta de reclamações feita ao Estado era proveniente:

1.º De este lhe ter pago as subvenções em papel, quando pelos contratos ela se julgava com direito a que lhe fôsem pagas em ouro;

2.º De não ter sido cumprido o contrato de 22 de Março de 1888 pelo qual ela emprestou ao Estado a quantia de 400:000 libras;

3.º De ter sido violentamente rescindido o contrato de 31 de Outubro de 1891, donde lhe vieram graves dificuldades e prejuízos largamente enumerados e justificados na «Memória explicativa e justificativa», que se publicou em 31 de Março de 1909, e nos seus diversos relatórios.

Analisemos estas declarações que serviram de fundamento às reclamações da Companhia.

1.ª *Subvenções em ouro.*—As reclamações da Companhia sobre as subvenções em ouro ou diferenças cambiais são explicadas na sua «Memória justificativa», da seguinte forma:

«Falando nas diferenças cambiais, e porque prende directamente com o contrato da concessão, vem aqui a propósito explicar a origem da reclamação que a Companhia fez aos governos sobre essas diferenças, não para que elles lha satisfizessem incondicionalmente, mas, visto que não concordaram com elas, para que se fizesse resolver a questão por um tribunal arbitral, segundo o claramente disposto no artigo 68.º do contrato e no artigo 73.º do estatuto.

Na ocasião em que se fez o contrato, o padrão da moeda era ouro, e a uma pergunta feita pelos *trustees* ao Governo sobre a subvenção e garantia de juro, respondeu este que o pagamento seria feito em dinheiro.

Se o Estado remir a linha, tem de pagar a garantia do juro, remetendo aos curadores ingleses a importância em libras.

Elles não querem saber de câmbios. Se o Estado, com a quantia em papel, destinada ao pagamento do coupon, comprar libras e elas estejam acima do par, aquela importância dá-lhe menos libras, com o que os *trustees* não concordam, visto que precisam de maior quantidade de libras para o coupon e não podem deixar de o pagar integralmente, nem podem pôr do seu bolso as libras que faltarem. Logo, ao Estado compete pagar em ouro.

Finalmente e para resolver dúvidas, temos o artigo 725.º do Código Civil, que é clarissimo a tal respeito».

As alegações da Companhia são absolutamente destituídas de fundamento.

Os contratos de 1885 a 1894, não se referem a ouro como padrão de moeda corrente mas a réis.

Mas, além disso, pelo contrato de 11 de Março de 1897 a Companhia reconheceu implicitamente que o encargo do ouro lhe pertencia.

Os termos «dará em dinheiro à Companhia a soma necessária para completar o rendimento bruto anual de 6 por cento» (ofício de Pinheiro Chagas) não podem por forma alguma significar a obrigação de pagar em ouro, tanto mais que a pergunta formulada pelos solicitadores nada tinha com o padrão da moeda, antes, pelo contrário, se exprimia nos seguintes termos: «Sobre o artigo 22.º, o governo Português, garante, isto é, está pronto a pagar 6 por cento ao ano sobre 19:999\$000 réis por quilómetro de via férrea construída, se o caminho de ferro não der o suficiente rendimento líquido para o pagar, ou então quanto seja necessário para fazer os 6 por cento?»

O facto de a Companhia dizer que em caso de remissão o Estado teria de pagar aos *trustees* os encargos das obrigações, é absolutamente falso, sendo apenas obrigado a pagar uma anuidade preceituada no artigo 30.º do contrato de concessão.

Quanto ao citado artigo 725.º do Código Civil, não tem relação alguma com o caso em litígio, mas sim o artigo 727.º do mesmo Código, que diz:

«Consistindo a prestação em réis, satisfaz o devedor pagando a mesma soma numérica, ainda que o valor da moeda tenha sido alterado depois do contrato».

Alguns argumentos tem sido apresentados ainda sobre o assunto em abôno da Companhia, a propósito da interpretação menos verdadeira que querem dar ao artigo 11.º do contrato de 1894 e à alínea a) do § 2.º do artigo 1.º do contrato de 2 de Março de 1897.

O artigo 11.º do contrato de 1894 diz que o Estado abonará à Companhia no princípio do último mês de cada semestre, a importância que corresponder ao mesmo semestre, incluindo o ágio provável do ouro.

Não quiere isto dizer, por forma alguma, que o Estado reconheça o direito à Companhia de receber em ouro a garantia de juro, mas simplesmente que o Estado apenas adiantou essa importância, com a cláusula (§ 3.º do mesmo artigo) de que o que mais se adiantasse em cada semestre, além da importância da liquidação semestral efectiva, seria encontrado nos primeiros pagamentos a fazer no semestre imediatamente seguinte (vide relatório da comissão de 1908 p. 81, nota 2).

O § 2.º alínea b) do artigo 1.º do contrato de 11 de Março de 1897, depois de modificado pela carta de lei de 13 de Setembro do mesmo ano, diz que o produto que anualmente se apurar pela elevação de tarifas será aplicado, em segundo lugar, a completar a satisfação dos encargos da Companhia, e os provenientes do pagamento em ouro do juro e amortização das obrigações, em virtude da execução dos contratos de concessão e de 20 de Outubro de 1894.

Isto significa simplesmente que o Estado, desejando auxiliar a Companhia, aumentou as tarifas para ela poder satisfazer os seus encargos, mas sob condição de que esse aumento seria aplicado ao pagamento em ouro do juro e amortização das obrigações.

Além disso, quando foi feita a liquidação de contas em 20 de Outubro de 1894, não fez a Companhia reclamação alguma sobre o ágio do ouro, apesar do valor da libra ter subido a 5\$688 réis (câmbio de 42 3/16)

Podemos ainda acrescentar, como argumento decisivo, que, pelo artigo 1.º da portaria de 14 de Março de 1892, foi determinado que a liquidação do subsídio relativo a cada semestre fôsse apresentada pelo representante da Companhia em Loanda ao engenheiro chefe da fiscalização, e por êle informada e enviada ao governador geral que, com a sua informação, a remetteria à secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, e que essas quantias foram sempre apresentadas e liquidadas em réis até o primeiro semestre de 1909, em que um officio da Direcção Geral do Ultramar revogou essa portaria.

Esse officio foi assinado pelo então Director Geral do Ultramar, Arnaldo de Novais, que foi um dos signatários, por parte da Companhia, do contrato com os *trustees*.

2.ª — *Falta do cumprimento do contrato de 22 de Março de 1898.* — Por êste contrato emprestou a Companhia ao Estado 400:000 libras, a juro de 4 1/2 por cento, que se encontravam em poder dos *trustees*.

No n.º 10.º da cláusula 3.º do contrato de curadoria, para a emissão das obrigações, diz-se que o dinheiro que estiver em poder dos *curadores* ou *trustees*, (administrados dos obrigacionistas) e que êles entendam que não será preciso dentro de breve prazo, será a requisição da companhia empregado pelos curadores, em seu nome, em fundos do Governo de Portugal ou em quaisquer outros valores que combinem.

Por êsse contrato de curadoria se estipulou igualmente que os *trustees* só entregariam à Companhia a importância correspondente aos trabalhos de cada secção, depois de a mesma secção estar concluída e devidamente aprovada.

Logo, claramente se deduz que a Companhia só podia receber o dinheiro dos *trustees* a pouco e pouco, e teria de optar pela colocação dessas importâncias em consolida-

dos ingleses, por exemplo, que lhe dariam um juro quasi insignificante, ou então em letras do Tesouro a 4 1/2 por cento, o que realmente fez, operação esta para ella mui tissimo mais vantajosa.

O empréstimo das 400:000 libras, se foi um bom negócio para o Estado, não o deixou de ser igualmente para a Companhia.

Quanto ás dificuldades por falta do pagamento das 400:000 libras nos prazos previamente marcados, ellas não existiram, ao contrário do que alega a Companhia, porquanto, como já demonstrámos, a Companhia não podia dispor á sua vontade dêsse dinheiro, recebendo a seu favor, a trôco da reforma das letras na importância de 370.000 libras, a quantia de 1 200 contos de réis pelo acôrdo de 3 de Maio de 1891

Em 31 de Outubro de 1891 a divida do Estado estava já reduzida a 210:000 libras ou sejam 945 contos de réis. O saldo a favor da Companhia era, por conseguinte, de 255 contos de réis, o que prova á evidência que a reforma das letras em nada prejudicou a Companhia, antes a beneficiou.

3.ª — *Rescisão violenta do contrato de 31 de Outubro de 1891.* — Por êste contrato de 31 de Outubro de 1891, sendo já o Estado credor, como acabámos de ver, de 255 contos de réis, combinou se que se reformassem novamente as letras e que o Governo adiantasse á Companhia a quantia de 3:375 contos de réis em prestações mensais de 135 contos de réis, a partir de 1 de Dezembro do mesmo ano.

Estes adiantamentos eram absolutamente ilegais e originaram por isso uma formidável campanha parlamentar contra o Ministro da Fazenda, Mariano de Carvalho, que os abonara.

Estes e outros adiantamentos ilegais á Companhia, quando denunciados, provocaram a demissão do Governo, ao qual succedeu outro, de que fazia parte Oliveira Martins, como Ministro da Fazenda.

Um dos primeiros actos dêste Ministro foi denunciar o referido acôrdo de 31 de Outubro de 1891, na sessão da Câmara dos Deputados de 1 de Fevereiro de 1892, declarando não se sentir autorizado a satisfazer êsse contrato, porque entendia que êle não assentava em disposição alguma legal.

Fica, por conseguinte, absolutamente provado que o contrato de 31 de Outubro de 1891 foi feito arbitrariamente e que a sua denúncia, além de ser altamente moral, é absolutamente legal.

Além disso, pelo contrato de 20 de Outubro de 1894, liquidaram-se todas as contas entre o Estado e a Companhia, não havendo da parte desta, reclamação alguma nesse sentido.

Julgamos haver demonstrado, com toda a precisão e clareza, que as razões apresentadas pelos delegados da Companhia, não tem valor algum.

Para reforçar, porém, a nossa documentação, vamos reproduzir as conclusões das três comissões officiaes encarregadas de estudar as relações entre o Estado e a Companhia.

Diz a comissão nomeada por portaria de 15 de Junho de 1898:

«Tendo-se referido êste relatório várias vezes ás dificuldades trazidas á Companhia pelo agravamento dos câmbios, julga a comissão conveniente deixar bem claramente consignada a sua opinião de que, em direito estrito e na execução dos contratos vigentes, não tem a Companhia que reclamar do Estado compensação de qualquer espécie por prejuizos provenientes de diferenças de câmbios. As obrigações do Estado e os direitos da Companhia acham-se claramente expressos nos contratos, e nos termos precisos dêles nenhum direito há para reclamar e nenhuma obrigação há-de conceder compensações de semelhante natureza. O Estado não só satisfaz pontualmente a tudo a que se

obrigou, mas, não obstante os embaraços do Tesouro Público, procurou sempre atenuar, pelos meios ao seu alcance, as dificuldades da Companhia».

Diz a comissão nomeada em 1908, no seu parecer de 27 de Abril de 1909:

1.º Que nenhuma disposição legal ou contratual, nenhum precedente em relação a qualquer empresa ferroviária do país, dá à Companhia o direito a reclamar do Estado o pagamento das subvenções em ouro ou de pedir compensações de qualquer espécie por prejuízos provenientes de diferenças de câmbio, ou impor ao Governo a obrigação de satisfazer semelhantes reclamações.

Não só no contrato de concessão apenas há referências a quantias em réis, moeda corrente do país, como pelos contratos de 20 de Outubro de 1894 e 11 de Março de 1897 (aprovado e modificado pela lei de 13 de Setembro do mesmo ano), a companhia reconheceu implicitamente que o encargo do ouro lhe pertence e que com elle nada tem o Governo.

2.º Que nenhum direito assiste à Companhia para reclamar do Estado indemnizações por prejuízos resultantes da denúncia do acôrdo de 31 de Outubro de 1891, e nenhuma obrigação cabe ao Governo de satisfazer semelhantes reclamações em vista dos contratos posteriores acima mencionados».

Diz a comissão mixta nomeada por portaria de 21 de Março de 1912, nas conclusões do seu relatório:

«Não é devida a diferença de câmbio nem subvenção ou garantia alguma em ouro.

A diferença na subvenção reclamada pela Companhia não tem fundamento legal e, portanto, não lhe pode ser reconhecida pelo Governo.

O Estado é credor de 5.987:241\$084 réis, à data de 30 de Junho de 1912, sendo infundadas as pretensas reclamações da Companhia».

#### *Data da remissão da linha:*

A outra questão, a que a proposta de lei n.º 258-A se refere, a fim de ser submetida igualmente à arbitragem, é a data em que para o Estado começa o direito de remissão, convenção no artigo 30.º do contrato de concessão.

Sobre a data da remissão não pode também haver a mais pequena dúvida. Os contratos são absolutamente claros a esse respeito.

Pelo artigo 30.º do contrato de concessão de 25 de Setembro de 1885 fica o Estado com a faculdade de, em qualquer época, resgatar a concessão inteira, depois de terminados os primeiros 25 anos a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha.

O artigo 50.º do contrato de concessão diz que a empresa é obrigada a submeter à aprovação do Governo, dentro do prazo de 1 ano, a contar da assinatura deste contrato, o traçado geral da directriz de toda a linha férrea entre Loanda e Ambaca, com o projecto definitivo da 1.ª secção, pela qual se deverá começar a construção.

O artigo 51.º diz que a construção do caminho de ferro deve começar dentro do prazo de 6 meses, contado da aprovação do projecto definitivo da primeira secção.

No artigo 52.º diz se que a linha devia estar concluída no prazo de 4 anos contados da data em que a empresa era obrigada a começar a mesma construção.

Por portaria de 5 de Outubro de 1886 foi, porém, prorrogado até 21 de Março de 1887 o prazo para aprovação do traçado geral da directriz e do projecto da primeira secção, mas com a cláusula de que a Companhia ficava obrigada a dar immediato começo à construção quando aprovado o projecto primitivo da 1.ª secção, prescindindo, portanto, do prazo de seis meses que lhe era concedido pelo citado artigo 51.º.

O projecto definitivo da 1.ª secção foi aprovado por por-

taria provincial do governo geral de Angola em 25 de Agosto de 1887.

Tendo ficado aprovados em 25 de Agosto de 1887 todos os projectos da primeira secção da linha, devia, nos termos da portaria; começar a construção desde logo, para estar concluída no prazo de 4 anos, isto é, em igual dia e mês de 1891.

Podendo o Estado resgatar a concessão da linha no fim de 25 anos, contados do prazo estabelecido para a conclusão da linha, vê-se claramente, que o Governo tem o direito de fazer o resgate a contar de 25 de Agosto de 1916.

Pelo artigo 1.º do contrato de 20 de Outubro de 1894 foi prorrogado por três anos, a contar dessa data, o prazo para a conclusão da linha, mas declarando-se que esse prazo ficava substituindo o artigo 52.º do contrato de concessão, para todos os efeitos, menos quanto à facilidade de remissão, segundo o artigo 30.º do mesmo contrato.

Ainda por portaria de 30 de Outubro de 1897 foi prorrogado o prazo até 20 de Outubro de 1898, mas nos demais termos e condições constantes dos contratos de 1885 e 1894.

Fica, por conseguinte, cabalmente provado que não pode haver a mais pequena dúvida, acêrca da data em que o Estado tem o direito de fazer a remissão da linha — 25 de Agosto de 1916.

A vossa comissão de Colónias, em face da análise dos factos supracitados, não tendo dúvida alguma sobre o nenhum fundamento dos motivos apresentados, afim de serem submetidos a julgamento arbitral, não pode, em caso algum, aceitar a arbitragem proposta pelos Srs. Ministros das Finanças e Colónias.

Segundo a conta do Ministério das Finanças de 30 de Junho de 1912, o Estado é credor da Companhia de 5:987 contos de réis.

O crédito do Estado não pode ser pôsto em dívida. E, como a companhia não está em condições de poder solver os seus compromissos, o único caminho a seguir é requerer-se-lhe a falência, segundo manda a lei de 9 de Novembro de 1893.

Esta é também uma das soluções apresentadas pela comissão mixta de 1912.

Sobre a aplicação desta lei diz esta comissão:

«A lei de 9 de Novembro de 1893, que regula o processo de falência das companhias de caminhos de ferro e que teria aplicação neste caso (artigo 359.º do Código do Processo Commercial e artigo 180.º do Regimento de Justiça das Colónias) estabelece que a declaração de cessação de pagamento será feita pelo juiz sem dependência de qualquer outra formalidade, logo que o Governo, provando ser credor, apresente documento comprovativo de que a Companhia não está habilitada a satisfazer todos os compromissos e obrigações contraídas (artigo 4.º, § 2.º).

O efeitos da sentença declaratória de cessação de pagamentos publicada na *Fôlha Oficial* são, entre outros, o de obrigar a Companhia a apresentar no prazo de dois meses um projecto de convenção com os seus credores (artigo 5.º, n.º 2.º).

O projecto de convenção é publicado nas principais capitais europeias e os credores convocados para, no prazo de três meses, declararem se aprovam ou rejeitam a convenção proposta (artigo 6.º).

A convenção será aprovada ou rejeitada conforme obtiver voto favorável ou desfavorável dos credores que representem 2/3 da soma total do passivo da Companhia (artigo 7.º).

A aprovação será homologada pelo juiz, tornando-se obrigatória para a Companhia e para os credores.

Tendo a declaração de cessação de pagamentos sido determinada pelo Governo, a Companhia será administrada por uma comissão nomeada por esta, composta de nove membros, sendo três representantes do Governo, três es-

colhidos de entre os administradores e os restantes de entre os credores principais (artigo 8.º).

Se porêm a Companhia, ao tempo da declaração, a que se refere o n.º 2.º do artigo 4.º, tiver de facto cessado os seus pagamentos, poderá o Governó desde logo nomear a comissão acima.

As comissões nomeadas nos termos acima expostos, administram e elaboram os projectos para a reconstituição da Companhia.

As convenções mencionadas não podem ser apresentadas aos tribunais sem prévia aprovação do Governó (artigo 10.º) e devem consignar os seguintes princípios:

- 1.º Direito do Estado á remissão das linhas;
- 2.º Representação dos obrigatários na administração da Companhia;
- 3.º Acção e fiscalização eficazes por parte do Governó;
- 4.º Direito para o Governó de anular quaisquer actos ou contratos contrários aos interesses do Estado.

O prazo para a aprovação do Governó é de dois meses.

A Companhia será declarada em falência:

- 1.º Se não apresentar um projecto de convenção com os seus credores no prazo de dois meses;
- 2.º Se as convenções não forem aprovadas pelo Governó;
- 3.º Se as convenções forem rejeitadas pelos credores;
- 4.º Se não forem cumpridas, por parte da Companhia, as convenções, devendo a declaração a êste respeito ser feita pelos credores que representem, pelo menos, a vigésima parte do passivo da Companhia (artigo 12.º).

Procede-se depois, segundo a lei, ao concurso para a adjudicação da linha. Se o concurso ficar deserto, o Governó pode tomar posse das linhas, com todo o seu material fixo e circulante, edificios e depêndências para as explorar por conta do Estado, conforme fôr determinado em lei especial (artigo 16.º).

O Estado é neste caso, como em todos os mais, credor privilegiado (artigo 17.º), devendo as taxas de juro e capitalização, nas contas correntes entre as Companhias e o Tesouro, ser iguais.

Ora, como o Estado tem a faculdade de resgatar a linha a partir de 1916, seria absurdo admitir que se apresentasse alguêm ao concurso para a adjudicação da linha, a que esta lei se refere, visto que a anuidade do resgate não chegaria para pagar os encargos da Companhia.

A linha passaria, pois, para a posse do Estado com a maior facilidade, sobretudo se o Estado acordasse com os obrigacionistas em converter as obrigações em títulos do Tesouro, ficando, por essa forma, o único credor.

Em vez de darem cumprimento a esta lei de 9 de Novembro de 1893, os Srs. Ministros das Finanças e das Colónias vem propor a arbitragem.

Aceitar a arbitragem é pôr em dúvida os interesses do Estado, tanto mais que nada nos obriga a aceitá-la, quer moral, quer juridicamente.

Moralmente, nada nos obriga a aceitar a arbitragem com uma Companhia que já custou ao Estado para cima de 18.000 contos, que nem sequer nos dá em troca um caminho de ferro digno dêsse nome. Moralmente, não somos obrigados a aceitar a arbitragem com uma Companhia, que não trepidou lançar mão de expedientes previstos no Código Penal, para fazer o contrato de curadoria, hipotecando bens que só ao Estado pertenciam.

Moralmente, emfim, não podemos, por forma alguma, aceitar a arbitragem com uma Companhia que nunca tendo pago um rial de acções, nos vêm apresentar uma fantástica conta de reclamações, superior a 12.000 contos a fim de valorizar as suas acções, que não valem um rial.

Juridicamente, o simples facto da apresentação da proposta de arbitragem, demonstra cabalmente que o Governó não se julga á face dos contratos obrigado a aceitá-la.

A vossa comissão de colónias é, finalmente de parecer que se deve abrir falência á Companhia ao abrigo da lei de 9 de Novembro de 1893 e que seja rejeitada a proposta de lei n.º 258-A, que tem por fim submeter a julgamento arbitral todas as questões pendentes entre o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro através de África.

Sala das Sessões, em 25 de Junho de 1913.

*António da Silva Gouveia.*

*Prazeres da Costa.*

*Amílcar Ramada Curto*, com restrições relativamente á constituição do Tribunal Arbitral, aprova a proposta.

*Fernando da Cunha Macedo*, vencido em parte.

*Lopes da Silva*, vencido.

*Camilo Rodrigues*, relator.

## Proposta de lei n.º 258-A

Senhores:—Precedendo concurso autorizado por lei de 16 e regulado por decreto de 25 de Julho de 1885 outorgou o Governó a Alexandre Peres o contrato de 25 de Setembro dêsse ano, segundo o qual o concessionário, ou a Companhia que êle organizasse, construiria dentro de quatro anos e exploraria por 99 uma linha férrea de Loanda á margem direita do rio Lucala, garantindo o Governó um juro de 6 por cento sôbre o custo da construção, computado em 19.999\$000 réis por quilómetro, e um mínimo de rendimento quilométrico para as despesas de exploração, além de conceder metade dos terrenos do Estado numa zona de 500 metros para cada lado do eixo da linha, em parcelas de comprimento não superior a 10 quilómetros.

Pouco depois contratava o concessionário a construção da linha com uma «Sociedade construtora», vindo a constituir em 6 de Fevereiro de 1886 a «Companhia Rial dos Caminhos de Ferro através de África», a qual, invocando as garantias outorgadas pelo Governó, ajustava meses mais tarde em Londres, mediante curadores (*Trustees*), emitir obrigações no valor nominal de 1.890.000 libras, de juro de 5 por cento e cujo produto de emissão seria gradualmente entregue á Companhia, á razão de 4.000 libras por quilómetro de linha construída e pronta a abrir á exploração.

Dificuldades múltiplas nos primeiros anos e depois a crise financeira que em 1891 começou a pesár sôbre o

país, afectando também a Companhia e a sociedade construtora, impediram o regular andamento dos trabalhos de construção, que só vieram a terminar em 7 de Setembro de 1899. Ainda antes de patenteada a crise, fez a Companhia ao Governo um importante suprimento de 400.000 libras que estavam em poder dos curadores, e aí ficaram substituídas por letras do tesouro, sucessivamente reformadas até completa liquidação. Mas por seu lado o Governo auxiliou a Companhia por diversas formas, não só prorrogando repetidas vezes o prazo para a conclusão da linha, concordando em reduzir a extensão das secções da linha construída e prontas para exploração, para o efeito da garantia de juro, e permitindo alterações de tarifas, mas ainda adiantando somas importantes ou caucionando junto de estabelecimentos de crédito operações, pelas quais a Companhia procurava obter dinheiro para custear as avultadas despesas inerentes ao seu empreendimento. Assim se estabeleceram entre o Governo e a Companhia relações complexas, que não tardaram a suscitar divergências graves, com o resultado de o Governo se afirmar credor da Companhia por quantiosas somas, que em 31 de Dezembro último ascendiam a 4.922:767\$660 réis, ao mesmo tempo que a Companhia se pretende credora do Estado pela soma muito superior, de 6.711.717\$023 réis; ou seja feita a compensação de débito reclamado pelo Governo, do saldo de 1.788:494\$363 réis.

Tais divergências, não obstante os fadigosos e aturados trabalhos de comissões parlamentares e extra-parlamentares, e laboriosas tentativas de solução, formuladas, quer por parte dos Ministérios das Finanças e das Colónias, quer pela própria Companhia, subsistem até hoje, com dano de momentosos interesses do Estado e designadamente da provincia de Angola, para a qual o caminho de ferro de Loanda ao Lucala não chegou ainda, infelizmente, a ser aquele poderoso instrumento de fomento e progresso, que sempre se espera constituam as linhas de viação acelerada e rápida comunicação por sôbre territórios susceptíveis de fecunda exploração agricola e amplo desenvolvimento económico.

Para fazer cessar tais divergências e decidir todas as questões pendentes entre o Governo e a Companhia procurou-se já recorrer a árbitros, conforme se convencionara no contrato de 1885; mas as diligências feitas nesse sentido foram por um dos anteriores Governos da República havidas como insubsistentes por diversos motivos, e o estudo reflectido da correspondente cláusula contratual mostra realmente que ella, conquanto válidamente estipulada pelo concessionário, não pode, pelo que respeita ao Governo, ser tida por juridicamente eficaz, ao menos para lhe permitir o ajuste de solução *ex aequo et bono*, cousa que se quis adoptar, por falta de lei que devidamente a autorizasse.

Na verdade, a solução assim equivaleria em direito a uma verdadeira transacção, só licita aos superiores representantes do Estado precedendo autorização especial, que no caso não houve, pois a não contém, nem a já citada lei de 16 de Julho de 1885, que precedeu o contrato de 25 de Setembro desse anno, nem o artigo 15.º da lei de 26 de Fevereiro de 1892, á sombra do qual o Governo e a Companhia ajustaram o contrato de 20 de Outubro de 1894; por outro lado é fora de dúvida que, se a algumas das divergências e questões até agora suscitadas pode reconhecer-se carácter juridico sufficientemente acentuado para permitir propô-las ao julgamento dos tribunais comuns, o mesmo não succede com outras de variada feição técnica; e igualmente o é que de todas se impõe uma decisão urgente, absolutamente incompatível com as demoras e os múltiplos incidentes, que não deixariam de ocorrer em processo perante aqueles tribunais, com o deplorável effeito de arrastarem durante longos annos uma pendência, que valiosíssimos interesses, gerais e particulares reclamam seja terminada em lapso de tempo o mais bre-

ve, o estritamente indispensável para elle poder ser insinuado e apreciado sob todos os aspectos, sem offensa de nenhum direito legítimo.

A este critério obedece, em todas as suas partes, a proposta de lei que seguidamente temos a honra de apresentar á vossa consideração.

## PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º Serão submetidas a julgamento arbitral, nos termos desta lei, todas as questões pendentes entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de Africa, incluindo as que foram apreciadas em 18 de Dezembro de 1911 por delegados do Ministério das Colónias e da Companhia, e ainda a referente à data em que para o Estado começa o direito de remissão convencionado no artigo 30.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 e referido no artigo 1.º do contrato de 20 de Outubro de 1894.

Artigo 2.º O tribunal arbitral funciona no Supremo Tribunal de Justiça e será constituído por cinco árbitros, dois nomeados por parte do Governo, dois pela da Companhia, e um, para desempate, por acôrdo de ambas as partes, ou, na falta de acôrdo, pelo presidente daquele Supremo Tribunal.

Art. 3.º Dentro de cinco dias, depois de publicada esta lei no *Diário do Governo*, o Presidente do Tribunal de Justiça ordenará, em portaria dirigida aos juizes de direito competentes, que façam citar os representantes de cada uma das partes para procederem à nomeação dos árbitros em sessão pública, por elle presidida, e no dia que designar.

§ 1.º As citações não serão acusadas, e ao presidente do Supremo Tribunal de Justiça compete exercer as demais funções que o artigo 56.º do Código do Processo Civil attribui ao juiz da comarca, salvo o disposto nesta lei.

§ 2.º O tribunal arbitral será instalado dentro dos trinta dias subsequentes à nomeação, assumindo os seus membros o compromisso de honra perante o Presidente do Supremo Tribunal de Justiça; e o prazo para a decisão não excederá a dezóito meses.

Art. 4.º Ao árbitro de desempate compete ordenar o seguimento do processo, o qual correrá seus termos pela Secretaria do Supremo Tribunal de Justiça.

Art. 5.º Dentro de trinta dias, contados da instalação, cada uma das partes deduzirá, por artigos, o seu direito sôbre as diversas questões a resolver, podendo a outra parte deduzir do mesmo modo nos trinta dias subsequentes a resposta ou impugnação que tiver.

§ único. Não haverá mais articulados.

Art. 6.º Serão admitidos todos os meios de prova, contanto que a produção deles esteja concluída dentro de oito meses depois de findos os articulados, sob pena de não ser tomada em conta na decisão final.

§ único. Para exames ou inquirições que hajam de ser feitos fora de Lisboa é permitido ao árbitro de desempate deprecar os juizes de direito das respectivas comarcas nos termos ordinários.

Art. 7.º Findas as provas, cada uma das partes poderá alegar por escrito e juntar ainda quaisquer documentos a bem do seu direito, dentro do prazo de trinta dias, tendo ambas para isso sucessivamente por uma só vez vista do processo.

Art. 8.º Seguidamente o processo será concluso por cinco dias a cada árbitro para ser visto, e, findos os vistos, o tribunal arbitral reunirá em conferência em tantas sessões quantas as necessárias para decisão final, que será reduzida a acôrdo e abrangerá, resolvendo-as separadamente segundo o direito applicável, todas as questões controvertidas, sem reserva de qualquer liquidação ulterior.

Art. 9.º Na primeira conferência depois de findos os vistos, pode o tribunal resolver que sejam nomeados dois ou quatro peritos técnicos, destinados somente a esclarecerem as questões suscitadas ou a prova produzida, assistindo para isso, sem voto, às conferências a que forem chamados.

§ 1.º Esta nomeação pode também ser requerida por qualquer das partes nas suas alegações, competindo nesse caso ao tribunal conhecer do requerimento na primeira conferência aludida.

§ 2.º Os peritos serão nomeados em número igual para cada uma das partes perante o árbitro de desempate, ao

qual competirá fazer a nomeação à revelia daquela que deixar de comparecer.

Art. 10.º Dos despachos proferidos pelos juizes de direito cabe recurso nos termos gerais de direito, mas sempre sem efeito suspensivo e sem que daí possa resultar ampliação dos prazos que ficam designados. De nenhum outro despacho ou decisão caberá recurso algum, e o acórdão final terá força de sentença com execução aparelhada, sem dependência de homologação.

Art. 11.º São improrrogáveis todos os prazos marcados nesta lei.

Art. 12.º Fica revogada a legislação em contrário.

Ministério das Colónias, em 3 de Junho de 1913.

O Ministro das Finanças, *Afonso Costa*.

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

