REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 272

Senhores Deputados. — Ao pensarmos com tanto desvêlo nas colónias, ergue-se perante o nosso espírito emocionado, a figura gigantesca do povo português, que durante a época das descobertas marítimas tam assombrosos e loucos feitos empreendeu.

A alma nacional, transportada nessas naus de sonho e aventura, através o desconhecido, patenteou, ao mundo civilizado, dilatadas e extensíssimas regiões, exuberantes de riquezas naturais, dotadas dum solo ubérrimo e habitadas por povos os mais diversos.

Os profundos e indeléveis sulcos que nós, com um singular poder de iluminados, tam arrogante e destemidamente soubemos rasgar sôbre o globo, serão, por todos os tempos alêm, o padrão imorredouro das nossas glórias, que fôrças humanas algumas conseguirão demolir, por mais alheados que os povos modernos se queiram conservar da História e dos direitos que ela nos confere.

Fundámos, alêm disso, essa maravilhosa nação que é hoje o Brasil, à qual estamos indissolúvelmente ligados pelos estreitos laços da raça, tradição, hábitos e linguagem.

Quem, portanto, como nós tem um passado honroso, conquistou bem legítimamente o direito à consideração e respeito das outras nações.

Demasiado sabemos, porêm, que estas razões de ordem moral não são garantia bastante da integridade dos nossos domínios.

Não são, nem em bom e são direito moderno o poderiam ser.

Julgar o contrário seria uma cândida ingenuidade que teria o único condão de provocar o sorriso desdenhoso e compassivo das potências coloniais modernas.

É que assim como se vai cerceando ao cidadão ou às colectividades locais de cada vez o direito de conservarem incultos e improdutivos extensos tratos de terreno cuja posse as leis lhe conferem, igualmente, em obediência ao supremo princípio do interêsse geral da humanidade, é vedado pelo consumo unânime dos povos cultos a qualquer nação, o conservar desaproveitadas e imobilizadas as suas dependências coloniais, tanto mais quando se nutra a mórbida preocupação de fechar herméticamente a porta a quem quer que de fora venha no honesto intuito de colaborar na benemérita obra de avanço material e moral das sociedades em formação.

A consciência universal impõe às nações coloniais a valorização dos seus domínios, para que o mercado mundial beneficie não sómente duma produção crescente, como da conquista gradual de mais vastas áreas de consumo, sem esquecer ainda o honroso dever que se contrai de trazer ao convívio da civilização os povos de costumes primitivos.

Alguma cousa, porêm, igualmente digna de registo temos também neste particular, nós levado a cabo; o que a ninguêm é lícito olvidá-lo, como exuberantemente o atestam a exuberante riqueza de S. Tomé, as bem portuguesas cidades de Loanda, Benguela e Mossâmedes, a bela e hoje salubre cidade de Lourenço Marques, com o seu magnífico pôrto de mar, para cuja adaptação às necessidades modernas não nos temos poupado a pesados sacrifícios, a produtiva região da Zambézia, etc., etc.

E dos intuitos de que presentemente estamos animados em matéria colonial, dão o mais evidente testemunho o desvelado interêsse com que tem sido estudadas as bases, brevemente, por certo, convertidas em leis, para a concessão às

colónias da mais rasgada autonomia financeira e duma graduada autonomia administrativa e as claras provas de simpatia, até mesmo de entusiasmo, com que foi recebido por todos o actual projecto de lei, para não falar em tantas outras medidas que nem por serem de menor vulto deixam de ter a mesma incontestável significação.

Sente-se, alêm disso, bem nítidamente, que no sub-solo da nossa sociedade se continua travando, sem tréguas, uma luta hercúlea com o passado de erros e preconceitos, que tam nefastamente entravaram o desenvolvimento da Nação.

O povo português demonstrou já de sobra que quere e sabe ser senhor dos seus destinos, e, cônscio do brilhante papel que desempenhou, prepara-se para, por meio duma administração honesta, criteriosa e inteligente, ocupar no concêrto das nações o lugar a que tem pleno jus.

A alma da nação portuguesa, tanto tempo encarcerada, desferiu novamente as suas asas poderosas para a realização de grandes e urgentes empreendimentos.

Orgulha e consola o apercebermo-nos dêsse fenómeno social.

Assim as paixões e despeitos não tolham o passo a todos os portugueses que, pelos seus dotes de carácter, inteligência e trabalho e comprovada devoção cívica, se tem imposto, ou porventura, a impor à consideração do país.

*
* *

Senhores Deputados.—A nossa colónia de Angola, com 1.255:775 quilómetros quadrados de superfície, dispõe de fertilíssimos vales, e especialmente, como nenhuma outra colónia portuguesa, de vastas regiões de altitude aonde a raça branca, segundo todas as probabilidades, se aclimará, sem sofrer sensívelmente nas suas características essenciais.

É sabido que as grandes altitudes corrigem, nos países tropicais, as fracas latitudes, e por forma tam acentuada e singular que os elevados planaltos oferecem condições atmosféricas e telúricas muito semelhantes às mais salubres regiões temperadas do globo.

Por isso mesmo, são territórios admirávelmente fadados para acolher benévola e hospitaleiramente a emigração europeia, parecendo assim que a Natureza, do alto dos seus desígnios, pretendeu confiar às raças dos climas temperados, adiantados em civilização, a nobre missão de orientadoras, dirigentes e educadoras das que habitam as regiões tropicais.

Tal é a razão por que nós ligamos uma importância capital à colonização dos planaltos de Angola, tanto mais que temos para nós como verdade irrefutável, o estar o direito de soberania naquela região africana, dependente da nacionalidade a que pertence a maioria da população europeia que conseguir fixar-se nas altitudes, averiguada como está até agora a absoluta impossibilidade para a raça branca, de se adaptar aos terrenos de nível pouco elevado.

Essa população, encontrando nas regiões altas não sómente boas condições higiénicas, mas ainda de exuberante prosperidade, engrossará e multiplicar-se há rápidamente, e de passo que por suas próprias mãos, tendo embora como auxiliar o braço indígena, cuidará ao redor de si do amanho do solo, por virtude duma forte tendência expansiva intrínseca e estimulada pela ambição de maiores ganhos, descerá aos vales ubérrimos, desde que com êsses terrenos baixos se encontre ligada por vias rápidas e económicas, para aí dirigir grandes e mais lucrativas emprêsas agrícolas, exclusivamente servidas estas pela mão de obra africana, insubstituível em tais zonas e por isso mesmo dum valor inestimável.

Todas as nossas atenções devem voltar-se, portanto, para os planaltos, abrindo-os de par em par à colonização portuguesa, largamente subsidiada pelo Estado, e inteligente e scientíficamente orientada.

Os terrenos altos, na província de Angola, medem cêrca de 78:000 quilómetros quadrados, distribuídos pelos planaltos de Malange, Benguela e Mossâmedes.

O primeiro, com 21:000 quilómetros quadrados, e o segundo com próximamente 45:000 quilómetros quadrados, dispõem dum solo bem irrigado e convenientemente próprio, não só para culturas das regiões temperadas, como para a exploração agrícola de certas plantas tropicais, como o tabaco, o algodão e diversas espécies borrachíferas.

As águas são límpidas e potáveis, o clima é temperado, as chuvas abundantes

durante a maioria dos meses, e a densidade da população indígena regular.

As vias férreas de Loanda a Malange e do Lobito dão-lhes já acesso com certa facilidade, sendo, porêm, necessário que a primeira destas vias passe completamente para as mãos do Estado sem mais delongas, a fim não só de a sua exploração se fazer harmónicamente com a economia regional, mas ainda para, sem perda de tempo, se cuidar do seu prolongamento, como tem em vista o presente projecto de lei, através o fértil distrito da Lunda, até à fronteira do Congo Belga, e daí em procura do sistema férro-viário da África central.

O planalto de Malange conta já alguns núcleos de população europeia, como o de Malange, Pungo-Andongo, Ourissol e outros.

Quanto ao planalto de Mossâmedes, com cêrca de 12:000 quilómetros quadrados, difere um tanto dos dois primeiros por ser pobremente irrigado; mas contando, no emtanto, já dentro da sua área os centros de população europeia da Humpata, Lubango, Huila e Chíbia.

Está a ser atingido pelo caminho de ferro que contará até ao Lubango pouco mais de 200 quilómetros, sendo, porêm, de lastimar que esta linha tenha a bitola de $0^{m},60$ e não a de $1^{m},067$, normal na Africa do Sul, ou quando menos, a de 1 metro, como o caminho de ferro de Loanda a Malange.

Hidrográficamente a província de Angola é dotada de cinco importantes vias fluviais — Zaire, Cuanza, Cunene, Cubango e Zambeze — oferecendo maiores ou menores vantagens naturais à navegação e tendo alguns dêles no seu percurso importantes cataratas susceptíveis de útil aproveitamento.

Sem falar de numerosas linhas de água subsidiárias, a explorar igualmente como instrumentos de transporte e de incalculáveis vantagens na irrigação.

A costa marítima, com um comprimento de 1:625 quilómetros, oferece belos portos de abrigo e segurança para a navegação, como os de Loanda, Lobito, Mossâmedes e Pôrto Alexandre.

Económicamente a província de Angola pode e deve ser considerada, apesar de tudo, como a nossa mais valiosa colónia, de mais rasgado e próspero futuro.

Assim no comércio geral total metropolitano com as colónias, relativo ao decénio de 1902–1911 e que é globalmente representado pela média anual de 20:651.200$, Angola intervem com 8:627.850$, S. Tomé e Príncipe com 8:403.340$ e Moçambique sómente com 2:565.830$.

No comércio geral de importação colonial, para uma média anual, relativa ao mesmo decénio, de 12:299.880$, Angola contribui com 4:917.420$, S. Tomé e Príncipe com 6:338.010$ e Moçambique com a pequena importância de 606.550$.

Do comércio geral de exportação entre a metrópole e as colónias, a que correspondeu uma média anual de 6:737.930$, durante o referido período de tempo, Angola recebeu 3:178.590$ de diversos produtos, S. Tomé e Príncipe 1:389.660$ e Moçambique 1:543.330$.

No comércio especial com as colónias durante 1902–1911 e que é representado por um total médio anual de 6:784.910$, Angola figura com 2:964.690, S. Tomé e Príncipe com 1:339.400$ e Moçambique com 1:647.750$, entrando na importação metropolitana para consumo, equivalente à média anual de 1:995.230$, durante o aludido decénio, Angola com 581.050$, S. Tomé e Príncipe com 440.120$ e Moçambique com 575.300$, e da exportação nacional e nacionalizada, correspondente a número global médio, durante 1902–1911, de 4:779.680$, recebendo Angola 2:365.440$, S. Tomé e Príncipe 935.280$ e Moçambique 1:077.450$.

Todos os números, pois, se conjugam para provar que Angola é, de entre todas as colónias portuguesas, não só o nosso melhor cliente, como o melhor fornecedor.

E para a redução do *deficit* do nosso balanço comercial, que foi de 207:372.600$ durante 1902 a 1911, se Angola não figura no primeiro plano, pois que intervêm com a quantia de 40:401.300$, a verdade é que está muito acima de Moçambique, representada sómente pela importância de 540.700$, e vem logo imediatamente após S. Tomé, que figura com 64:713.300$, de entre os produtos que Angola nos forneceu para consumo. Durante 1902 a 1911, destacam-se, em primeiro lugar, as sementes oleosas que atingiram a importância de 2:248.038$, figurando seguidamente e por ordem de valor

decrescente o café em casca ou descascado, com 1:525.809$, o óleo de palma (796.098$), o açúcar (491.452$), as peles em sêco (480.282$) e o algodão em rama ou caroço com 149.121$. Durante o mesmo lapso de tempo Moçambique enviou-nos para consumo 5:281.072$ daqueles produtos, apesar dos seus açúcares, único género êste em que Angola foi suplantada, entrarem naquele número com a elevada quantia de 4:342.497$, como se vê do seguinte mapa:

Importação para consumo das principais mercadorias procedentes de Angola e Moçambique, de 1902 a 1911

Géneros	Valores em escudos	
	Angola	Moçambique
Sementes oleosas. .	2.248$03(8)	768$69
Café em casca ou descascado . . .	1.525$80(9)	21$35(8)
Óleo concreto de palma	776$09(8)	23$10(2)
Açúcar não especificado	491$45(2)	4.342$49(7)
Peles sêcas	480$28(2)	118$41(6)
Algodão em rama ou em caroço. . . .	149$12(1)	7$00(9)
Total. . . .	5.690$80	5.281$07(2)

E durante o referido decénio, de 1902 a 1911, enviámos, de entre as mercadorias nacionais e nacionalizadas, que merecem especial menção, para Angola 16:862.513$ e para Moçambique 7:405.731$ ou seja mais 9:456.782$ a favor de Angola, como se vê do mapa seguinte:

Principais mercadorias, nacionais e nacionalizadas, exportadas para Angola e Moçambique de 1902 a 1911.

Géneros	Valores em escudos	
	Angola	Moçambique
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	12.395$02(2)	305$18(9)
Bebidas.	3.088$87(2)	6.431$10(5)
Azeite de oliveira	765$23(9)	371$36(9)
Calçado.	493$00(5)	277$61(1)
Chapéus	120$37(5)	20$45(7)
Total. . .	16.862$51(3)	7.405$73(1)

Quer dizer, Moçambique sòmente excedeu a colónia de Angola nas bebidas, ficando muito aquêm em todos os outros demais produtos.

A balança comercial de Angola, referente ao decénio 1902-1911, é expressa pelos seguintes números:

Anos	Valores em escudos		
	Total	Importação	Exportação
1902. .	6.866$88(3)	3.477$10(6)	3.389$77(7)
1903. .	11.415$88(8)	5.777$35(8)	5.638$53(0)
1904. .	13.310$34(6)	7.665$17(7)	5.645$16(9)
1905. .	11.840$76(2)	6.775$68(8)	5.065$07(4)
1906. .	11.608$43(1)	6.540$80(6)	5.067$62(5)
1907. .	11.680$21(4)	6.919$82(5)	4.760$38(9)
1908. .	9.782$19(6)	5.485$18(5)	4.297$01(1)
1909. .	12.054$25(1)	5.971$21(5)	6.083$03(6)
1910. .	18.348$29(4)	9.399$27(7)	8.949$01(7)
1911 (*a*)	11.644$17(9)	5.886$93(3)	5.757$25(6)
Soma	118.551$44(4)	63.898$56(0)	54.652$88(4)

(*a*) Não está incluído o distrito do Congo.

Acusa portanto um *deficit* comercial de 9:245.676$, ou seja de 924.567$ por ano.

Nota-se porêm que êsse *deficit* tem fortes tendências para diminuir e se extinguir em um curto prazo, porque tendo atingido 2:159.436$ em 1907 veio decrescendo grandemente até 1911, em que apesar da enorme desvalorização da borracha, principal produto de exportação, a balança comercial sómente acusou um desequilíbrio contra a província de Angola de 129.667$ tendo apresentado um saldo favorável de 111.821$ em 1909.

E se nos reportarmos ao ano de 1912 verificamos sôbre dados oficiais, que amávelmente nos foram fornecidos, bem como estes últimos a que nos referimos e muitos outros elementos directos de exportação de Angola, pelo funcionalismo aduaneiro do Ministério das Colónia, verificaremos que o movimento alfandegário de Angola, exclusão feita do distrito do Congo, manifestou um excesso de exportação de 470.855$24, visto aquela ter sido de 6:941.001$55 contra 5:466.946$31.

Havendo ainda em destaque que a média do desequilíbrio comercial de Angola equivalente a êsses dez anos não atinge sequer 50 por cento do *deficit* do comércio especial de Moçambique correspondente ao quinquénio de 1907-1911, o

qual é apresentado pela média anual de 1:904.061$.

E no ano de 1912, apesar do incremento deveras notável que vem tomando a produção do açúcar, Moçambique acusa-nos um *deficit* no seu comércio especial de 3:300.704$.

O que tudo concorre para demonstrar a grande superioridade da província de Angola.

E no emtanto a riqueza desta colónia tem sido explorada pelos processos os mais rudimentares e primitivos.

Os seus produtos naturais, que constituem a quási totalidade da exportação, são extraídos e preparados pelos nativos, que os fornecem aos comerciantes nas piores condições possíveis.

Estes últimos limitam a sua acção ao exclusivo papel de intermediários, não fazendo a menor tentativa para esclarecer o indígena, nem procurando sequer valorizar por si os produtos que dêle recebe.

E o Govêrno Português salvo isoladas e tam louváveis quanto improfícuas iniciativas tem presidido a tudo isto com a mais imperturbável das indiferenças.

Daí a lamentável estagnação que se nota na produção da borracha, que, no emtanto, constitui sensìvelmente 70 por cento da exportação total, como se vê do seguinte mapa:

Borracha exportada por Angola, excepto Congo

Anos	Quantidade em quilogramas	Valores em escudos	Média da cotação oficial
1893	2.578:970	2.116$49(4)	$82
1894	1.849:902	1.936$96(6)	1$04
1895	2.105:773	2.083$91(9)	$98
1896	2.287:996	2.364$67(9)	1$03
1897	2.810:097	3.683$08(1)	1$31
1898	3.377:866	5.605$06(3)	1$65
1899	3.380:013	5.716$56(7)	1$69
1900	1.995:855	3.605$73(5)	1$80
1901	2.294-655	3.050$62(3)	1$32
1902	1.163:441	1.519$79(7)	1$39
1903	2.775:292	3.853$40(6)	1$39
1904	2.555:245	3.861$86(2)	1$51
1905	2.154:608	3.161$50(6)	1$46
1906	2.002:800	3.173$82(9)	1$58
1907	2.377:281	3.029$94(6)	1$27
1908	2.573:091	2 432$00	$94
1909	2.897:806	3.971$03(4)	1$37
1910	3.270:006	6.257$56(8)	1$91
1911	2.538:244	2.986$00	1$17
1912	2.748:047	3.744$75(4)	1$33

E por sôbre isso ainda êste produto é de inferior qualidade em uma percentagem colossal, como se verifica pelo movimento de 1912 em que os 2.742:047 quilogramas de borracha exportada tiveram a seguinte classificação:

De 1.ª 3:058 quilogramas, valendo 4.361$.

De 2.ª 2.517:954 quilogramas, valendo 3:534.554$.

De 3.ª 227:035 quilogramas, valendo 205.839$.

E outro tanto sucede com o café, cujo movimento comercial e valores se encontra expresso no seguinte mapa:

Café exportado por Angola, excepto o Congo

Anos	Quantidade em quilogramas	Valor em escudos
1891	6.331:777	1.890$
1892	6.417:253	1.770$
1893	8.259:161	2.700$
1894	6.448:158	2.300$
1895	7.033:083	2.200$
1896	6.493:022	1.400$
1897	5.950:967	1.000$
1898	7.264:306	960$
1899	7.387:324	900$
1900	5.802:678	1.000$
1901	5.449:511	730$
1902	5.267:312	600$
1903	4.995:861	500$
1904	5.819:987	700$
1905	4.766:861	500$
1906	5.089:383	570$
1907	3.897:338	350$
1908	5.247:406	–
1909	4.471:606	–
1910	6.140:031	–

É verdade, porêm, que a produção de sementes oleosas e de óleos concretos tem aumentado notàvelmente, o que cremos ser uma conseqùência da grande depressão sofrida pela borracha, que obriga o indígena a lançar mão, para satisfazer as suas necessidades, dos produtos mais pobres, como de modo indirecto se vê da estatística metropolitana, pois neste par-

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

ticular falham-nos os dados directos de Angola. Assim:

Sementes oleosas importadas de Angola		Óleos concretos importados de Angola	
Anos	Valor em escudos	Anos	Valor em escudos
1902 . .	141.429$	1902 . .	60.496$
1903 . .	166.875$	1903 . .	56.212$
1904 . .	150.304$	1904 . .	42.431$
1905 . .	162.603$	1905 . .	59.316$
1906 . .	124.944$	1906 . .	44.814$
1907 . .	188.610$	1907 . .	78.226$
1908 . .	221.001$	1908 . .	79.223$
1909 . .	274.891$	1909 . .	116.079$
1910 . .	337.274$	1910 . .	90.106$
1911 . .	470.107$	1911 . .	169.095$

E dois produtos há em Angola que nos últimos anos tem merecido particular cuidado aos colonos e emprêsas agrícolas.

O açúcar (inferior ao tipo 20), cuja importação na metrópole, de proveniência angolar, é representada em 1907 por 557:650 quilogramas, no valor de 44.116$, ao passo que em 1911 figura com 1.771:076 quilogramas, na importância de 99.554$ e o algodão em rama ou em caroço, que em 1907 se representou por 92:110 quilógramas, com um valor manifestado de 17.136$, e em 1911 por 110:466 quilogramas, a que correspondeu a importância de 33.725$. A notar ainda que no decurso do ano de 1912 foram exportados pelos portos de Angola (Congo excluído), 3.321:317 quilogramas de açúcar, no valor de 284.307$83, o que faz prever que muito em breve serão atingidas as 6:000 toneladas a que é aplicável o diferencial de 50 por cento.

A proibição do fabrico do alcool e as compensações concedidas, vão produzindo o seu salutar efeito, sendo bem para desejar que para a colónia de Angola seja elevada a quantidade de açúçar destinada a beneficiar do *bónus* pautal metropolitano, ou, pelo menos, que o diferencial aduaneiro estabelecido para um certo número de toneladas, seja proporcional, em ordem gradualmente decrescente, à quantidade importada.

Angola já conquistou de sobejo o direito a esta e a muitas outras concessões.

Provada assim à evidência a parte primacial que as produções de natureza agrícola desempenham na economia de Angola, intuitivo se torna que a elas sejam dedicadas as mais cuidadosas atenções, tanto mais que grandes possibilidades se oferecem para introduzir novas culturas, como a do sizal, tabaco e trigo, cujos ensaios, de resto, já tem sido realizados com satisfatório êxito.

Urge, pois, dotar a província de estações de ensaios e postos de cultura experimental, fixos e ambulantes, convenientemente instalados com material, pessoal e respectivas verbas de custeio; de escolas móveis agrícolas destinadas a melhorar os processos gentílicos de extracção e preparação da borracha e de preparação do café; montar postos de descaroçamento e enfardamento do algodão; tratar da cultura, colheita e preparação do tabaco e dos géneros pobres, como o arroz e o trigo; espalhar pelas regiões de borracha e café silvestres, pessoal técnico e auxiliar indispensável à conservação e povoamento dêstes produtos, etc., etc.

Não menor cuidado deve merecer igualmente a indústria pecuária, para o que indispensável se torna a criação de postos zootécnicos e pessoal técnico para o combate das epizootias.

Tendo sempre em vista que Portugal suporta um enorme *deficit* cerealífero, representado pela média de importação de 794.000$ de milho e 3:310.000$ de trigo durante o decénio de 1902–1911, e de carnes, representado relativamente ao mesmo período de tempo, pelo que respeita ao gado vacum, por um número de cabeças médio de 44:953, a que corresponde o valor de 1:187.000$, e ainda que careceu de importar em média, durante o aludido tempo, 1:310.000$ de arroz, sem esquecer o algodão em rama que entrou na elevada importância média, igualmente de 1902–1911, de 4:431.000$, correspondente a 14.943:504 quilogramas. E durante o ano de 1911, o último conhecido, subiu à quantia de 6:105.000$, correspondente a 17.940:851 quilogramas.

*
* *

Financeiramente a província de Angola

passou sempre uma vida atribulada, encerrando por via de regra os seus orçamentos com *deficit,* como nos mostra o mapa que acompanha o erudito relatório com que o Sr. Dr. Almeida Ribeiro faz preceder a sua proposta de lei sôbre o regime financeiro das colónias, e aonde ainda se não entra, em linha de conta, salvo no último ano económico registado, 1912–1913, com as subvenções ao caminho de ferro de Ambaca.

Às suas contas de gerência, triste é dizê-lo, nunca foram publicadas, ou, pelo menos, delas não temos o menor conhecimento, excepto as relativas ao ano económico de 1897–1898, que destaca brilhantemente entre tamanha incúria.

Foi com a mais grata surpreza que recebemos das mãos do zeloso funcionário, que ao tempo desempenhou as funções de inspector de fazenda da província de Angola, um exemplar dessas contas da gerência, com cujo oferecimento tam amávelmente nos distinguiu.

E porque os números constantes do referido mapa são de mera previsão orçamental, quisemos apurar, com tanta quanto possível aproximação, os *deficits* de Angola durante os últimos doze anos económicos, procurando obter na Direcção de Fazenda do Ministério das Colónias uma nota das receitas cobradas naquela colónia, durante o período de tempo em questão, no que os nossos desejos foram, com requintada solicitude e gentileza, coroados do melhor êxito, não só relativamente a estes elementos mas ainda a outros mais de que carecíamos.

Comparando essas receitas cobradas, com as despesas previstas, processo êsse que reputamos o melhor, à falta de exactos elementos de estudo, e porque presumimos ser vantajoso para o govêrno da colónia prever folgadamente os gastos a fazer e não com deficiência, atenta a norma adoptada da metrópole concorrer com as subvenções necessárias, verificamos que a importância global dos *deficits* durante 1901-1902 a 1912-1913 foi de 11:915.415$, representados, portanto, pela média anual de 992.951$, remívelmente correspondente ao cálculo feito pelo Sr. Ministro das Colónias, como se deduz do presente mapa:

Provincia de Angola

Anos	Receita cobrada — (Em escudos)	Despesa orçamentada — (Em escudos)	Em deficits
1901–1902	981.639$	1:012.432$	30.793$
1902–1903	1:279.208$	2:026.211$	747.003$
1903–1904	1:751.107$	2:331.070$	579.963$
1904–1905	1:586.902$	2:493.041$	906.139$
1905–1906	1:597.251$	2:336.847$	739.596$
1906–1907	1:648.137$	2:777.501$	1:129.364$
1907–1908	1:819.167$	3:325.067$	1:505.900$
1908–1909	1:637.000$	3:494.329$	1:857.329$
1909–1910	2:393.033$	3:678.543$	1:285.310$
1910–1911	2:507.323$	3:171.373$	664.050$
1911–1912	2:669.872$	3:171.000$	501.128$
1912–1913	2:079.324$	4:048.165$	1:968.841$
Soma . .	21:949.963$	33:865.379$	11:915.415$

Não que as receitas deixassem de aumentar, como se vê, e por forma a quási treplicarem em uma duzia de anos; mas sim porque os acréscimos no capítulo das despesas, foram galgando sempre muito por cima dos rendimentos efectuados.

Essas despesas nunca estabilizaram em qualquer momento daquele ciclo evolutivo, antes subiram durante o referido período, de quantia superior a 2:000.000$, sem que, no entanto, seja possível encontrar-se justificação legítima na execução de quaisquer obras de fomento de vulto, de largo fôlego, ou em equivalente melhoria de serviços públicos, de notar ainda as bruscas oscilações experimentadas pelas receitas, na sua ascendente curva evolutiva, o que bem claramente demonstra não estarem em relação directa com o desenvolvimento da riqueza pública.

E a acentuada depressão sofrida de 1911–1012 a 1912–1913 dá-nos bem a medida do grau de prosperidade das fontes de receita.

O *deficit* foi de 1:968.841$, sem que nesta quantia esteja incluída, porêm, a verba de 564.000$, destinada à subvenção da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

E para 1913–1914 prevê o Sr. Ministro um *deficit* superior a 2:000.000$.

Bem superior, por certo, e nada fazendo presumir qualquer melhoria de situação digna de registo, sem que o problema económico de Angola seja encarado com a coragem e largueza de vistas que são apanágio do presente projecto de lei.

É que constitui uma verdade adquirida e comezinha o haver já sido excedida a capacidade tributária daquela nossa colónia, e a manter-se o sistema administrativo até hoje tam obstinadamente adoptado, nós assistiríamos estupefactos, dentro em poucos anos, ao espectáculo edificante da morte por inanição da galinha de ovos de ouro, que é a nossa colónia de Angola, muito embora resignadamente houvéssemos suportado o pesado sacrifício do seu desequilíbrio financeiro, dia a dia mais agravado.

O proficiente relatório elabarado pelo ilustre titular da pasta das Colónias põe a questão sem os menores disfarces nos seus precisos termos.

Não há, pois, que hesitar um momento mais.

É forçoso acudir com remédios heróicos ao gradual e presentemente vertiginoso depauperamento da província de Angola.

Múltiplas tem sido as causas que na mais porfiada das disputas vem de longa data contribuindo com assombrosa obstinação para êste definhar.

A elas quasi todas hão sido feito referências pelos mais distintos coloniais.

Não podemos, porêm, fugir à tentação daqui registar as principais, pois se nos afigura nunca ser demais o patentear em toda a sua nudez os males que tem corroído o nosso império colonial, a fim de que o cautério não se faça tardar e seja aplicado com mão firme, doa a quem doer.

Não aludimos, no emtanto, senão ao de leve ao aviltante comércio de carne humana, ao qual, de resto, se entregaram todas as nações coloniais, mau grado haver sido, em nosso entender, êste singular tráfico o factor mais poderoso de desvalorização da África, que, segundo alguns, forneceu aproximadamente 20.000:000 de pretos, especialmente para a América, devendo as florescentes nações dêste continente a sua actual prosperidade ao formidável impulso que receberam do trabalho-escravo. E Angola contribuíu com um elevado contingente.

Durante a última metade do século XVII a média anual de saída de pretos pelos seus portos foi superior a 15:000, ultrapassando o número de 20:000 durante os anos que decorrem de 1807 a 1847, em que saíram da África cêrca de 5.000:000 de escravos, conforme refere Oliveira Martins.

Entre os males que tem tolhido o progresso de Angola resultam os seguintes:

1.º A obrigação imposta às colónias de importarem pelas suas próprias fôrças as despesas de conquista e ocupação, sempre elevadas, aliás, ficando muito embora àquêm dos encargos que sôbre as restantes nações coloniais tem pesado.

Foi esta uma das mais nefastas preocupações dos nossos estadistas, nem sempre susceptível de realização prática, diga-se, à míngua de recursos.

Os homens públicos entre nós procediam para com as colónias, como se as populações que habitam essas regiões houvessem solicitado de Portugal a mercê da sua soberania!

2.º O exagerado proteccionismo pautal dispensado às mercadorias de produção metropolitana.

Em lugar de se adoptar um regime de honrada e inteligente reciprocidade, preferiu-se antes impor a Angola o asfixiante diferencial de 90 por cento, em troca do hipotético benefício compensador de 50 por cento, concedido às colónias.

Hipotético, porque não só sôbre êle pesam gravosas restrições, como ainda em virtude da metrópole oferecer uma fraca capacidade de consumo para as matérias primas de origem tropical que as colónias até hoje tem podido fornecer.

Não esquecemos, porêm, que essa protecção pautal proporcionou à metrópole a possibilidade da criação e desenvolvimento da indústria algodoeíra que ocupa milhares de braços, possibilidade essa, aliás, insuficientemente aproveitada, pois ao termo de 22 anos de vigência dum regime de tam acentuado favor, verifica-se que a indústria de tecidos de algodão atravessa uma existência precária.

O sacrifício de Angola não foi compreendido e a poucos aproveitou.

Obrigaram-na a pagar as manufacturas de algodão de que tanto carece para a permuta com o indígena, por um preço elevado e que um ex-governador daquela província computa em 25 por cento de adicional sôbre as mercadorias de procedência estrangeira, se elas tivessem igual tratamento, e ainda hoje os interessados se não julgam habilitados a dispensar, em

qualquer percentagem que seja, um tam elevado diferencial.

No emtanto, os industriais é principalmente de si mesmos que se tem a queixar.

Comprometeram demasiado capital, por vezes a uma taxa elevada, certamente, nas suas fábricas.

Não procuraram libertar-se do tributo em ouro que pagam ao estrangeiro, não só para obtenção da matéria prima de que carecem, como, ainda, da fôrça motriz de que necessitam para a laboração da sua indústria.

Consumiram durante o decénio de 1902 a 1911 uma média anual de 14.943:504 quilogramas de algodão em rama, na importância de 4:331.000$, entrando o algodão de procedência colonial nesta importância com a ridícula quantia de 15.613$.

Havendo ainda a notar que no último ano referido, o de 1911, a importação subiu à elevada soma de 17.940:851 quilogramas, na importância de 6:105.000$. Quando, naturalmente, indicado estava que os fabricantes de tecidos de algodão constituíssem, entre si, uma emprêsa ou sindicato, como sucedeu, com pleno éxito, nas grandes nações coloniais manufactureiras, para a produção da matéria prima de que precisam dentro de território português, tanto mais quanto os estudos experimentais, nesse sentido, aconselham e encorajam os capitais a procurarem uma tal aplicação.

Estabelecia-se assim uma íntima mutualidade de interêsses entre a metrópole e as suas colónias, com manifesta vantagem para as duas partes.

E Angola com bastantes títulos se apresenta à consideração dos capitais interessados na indústria algodoeira visto que consumiu, durante o decénio de 1902–1911 tecidos de algodão nacionais e nacionalizados, que entram em pequena percentagem, na importância de 12:395.022$, notando ainda que a média de exportação durante os três últimos anos conhecidos, 1909 a 1911, foi de 1:754.602$.

No decurso do ano de 1912 importou Angola 295:754 quilogramas de tecidos de algodão, crus e branqueados, de procedência nacional, e 478:409 quilogramas de tecidos de algodão, tintos ou estampados, emquanto que recebeu 52:128 e 305:146 quilogramas, respectivamente, de procedência estrangeira.

De direitos aduaneiros pagaram os tecidos de procedência nacional sómente 31.858$85, ao passo que, se fôssem nacionalizados (hipótese essa a mais favorável, por terem um benefício de 20 por cento), pagariam 250:514$40, o que representa uma diferença a menos de 218.655$90.

E há vinte e dois anos que se mantêm êste regime.

Relativamente à fôrça motriz, importou o nosso país uma média anual de 3:968.000$ de carvão de pedra durante o decénio de 1902–1911, quando esta drenagem de ouro podia ser grandemente atenuada pelo aproveitamento das inúmeras quedas de água de que dispomos.

3.º As restrições postas à navegação e levadas a um tal ponto pelos diferenciais aduaneiros e de bandeira, e ainda pela concessão do exclusivo de transporte de passageiros e carga do Estado, que constituíu um monopólio de facto a favor duma emprêsa, sem que legítimas e equivalentes compensações daí adviessem para a colónia.

Bastará lembrar a improficuidade das louváveis tentativas da Câmara Municipal de Lisboa para a importação de gado vacum da província de Angola e a carestia dos fretes para os géneros pobres, como o milho, de que Portugal se pode abastecer vantajosamente nas suas colónias, e que está sujeito ao pagamento de 6$ por tonelada, emquanto a África do Sul está mandando êste cereal para Londres à razão de meia libra.

4.º A deficiência dentro da própria colónia de meios de transporte referidos e económicos.

Presentemente, há apenas 320 quilómetros de vias férreas em exploração pertencentes ao Estado, das quais 120 quilómetros (Malange a Ambaca), estão na continuidade duma linha na posse duma companhia que tem sido um formidável obstáculo ao desenvolvimento do norte de Angola e com os seus tentáculos de polvo gigantesco tem sugado largamente os cofres da metrópole, e 180 quilómetros com a modestíssima bitola de 60 centímetros.

Os 364 quilómetros da Companhia dos Caminhos de Ferro Através da África

para pouco mais tem servido do que para justificar a sangria de cêrca de 12.000$ feita ao Tesouro português, e os 500 quilómetros da Companhia do Caminho de Ferro do Lobito, cujos efeitos benéficos já, porêm, se fizeram sentir, bem contingentes garantias nos dão desde que à referida Companhia foi conferida, por decreto de 9 de Abril de 1908, a faculdade de elevar as suas tarifas, por tonelada quilométrica, de $06 a $15 para a cera e goma copal, de $05 a $12 para o trigo, arroz, milho, azeite de palma, etc., e de $03(6) para $08 para as fibras, sementes de algodão, etc.

Por êsse decreto erigiu-se a Companhia do Lobito em árbitro supremo da colonização do planalto de Benguela, não sendo lícito, emquanto tais condições forem mantidas, pensar a sério no desenvolvimento dessa salubre região.

5.º A indiferença com que se tem olhado para as riquezas naturais da província, como já vimos.

6.º A restrição e proibição posterior do fabrico do alcool, medidas estas no emtanto, de grande alcance não só como económico feito, mas que nem por isso deixou de perturbar a economia de Angola.

7.º A emigração para S. Tomé, cuja importância não podemos, porêm, avaliar de modo directo, por absoluta carência de dados, mas que, sem a menor dúvida, ocasionou em Angola um apreciável esgotamento de fôrças, pois o fornecimento do capital-trabalho, pela forma como na realidade era feito — mas já hoje não é, para honra nossa — significava pelo menos que não se tinham em conta alguma os interêsses económicos daquela nossa colónia de Angola.

A província de S. Tomé, apesar de já ter concorrido para os cofres de Angola com grossas somas, está ainda bem longe de poder considerar em um honesto ajuste de contas, por completo liquidada a dívida contraída.

8.º A extensão do monopólio dos tabacos ao ultramar, pois a outra cousa não corresponde o direito de entrada de $10 e $15, pago nas colónias pelo tabaco manipulado na metrópole, quando o tabaco estrangeiro paga 1$80 pelo tabaco em rama e 3$60 em charutos.

Ora, a metrópole exportou para Angola durante o quinquénio de 1907 a 1911, de 317:271 quilogramas de tabaco manipulado, o qual devia ter pago 31.721$10 de direitos, ao passo que se fôsse estrangeiro e supondo que era todo em rama — hipótese a mais favorável — pagaria 572.087$80.

9.º A obrigação imposta às colónias de receberem e sustentarem criminosos de que a metrópole deseja depurar-se, o que tem sido das mais nefastas conseqüências morais para aqueles embrionários organismos sociais, sobretudo em Angola, principal vasadouro de deportados.

E tem representado para esta província um encargo de cêrca de 100.000$ — a verba orçada em 1913–1914 para o Depósito Geral de Degredados é de 140.470$10.

Estes os factores que mais perniciosa influência exercem sôbre a província de Angola.

Quanto aos remédios a ministrar ressaltam êles bem claramente da sucinta análise das causas enumeradas e tanto se impõem à consideração de todos pela sua eficácia incontroversa que supérfluo seria apontá-los.

Torna-se, porêm indubitável que as vias de comunicação são os instrumentos de progresso mais dignos da nossa desvelada atenção: os principais propulsores e reguladores da economia de qualquer região e muito especialmente nas colónias em formação.

Sem meios de circulação rápidos e económicos não se pode progredir.

Por essa poderosa razão se impõe à Nação Portuguesa o indeclinável dever de tomar sôbre si o encargo de construir e explorar por conta própria as vias férreas no ultramar, não nos sendo lícito regatear às colónias todo o apoio e auxílio de que para seu e nosso engrandecimento êles careçam.

Desnecessário mesmo será, para a isso nos decidirmos, relembrarmos os edificantes exemplos das outras nações colonias, como recentemente a Alemanha, que não duvidou adiantar à sua cólonia do Este de África a elevada soma de 120 milhões de marcos para a construção do caminho de ferro de Dar-ès-Salaam ao Lago Tanganika, cuja construção foi levada a cabo no curto espaço de nove anos.

As principais artérias a prolongar atra-

vés a colónia de Angola são as dos caminhos de ferro de Loanda a Mossâmedes.

Quanto à primeira, nas mãos duma companhia, no seu percurso inicial de 364 quilómetros, indispensável se torna fazê-la passar préviamente à posse do Estado, sem o que continuaremos manietados por completo, pois seria rematado êrro pensar em levar a linha até a fronteira do Congo belga, em um cumprimento de próximamente 700 quilómetros, sem que aquele pêso morto haja sido removido.

Infelizmente, porêm, parece que a solução dêsse problema se propõe protelar-se indefinidamente.

Uma vez atingida a fronteira leste de Angola, procurar-se há ligar o nosso caminho de ferro com o sistema ferro-viário da África Central, ficando, após isso, com um percurso de 1:800 quilómetros, com vantagem, portanto, sôbre as vias mixtas (fluviais e marítimas) do Congo belga, Matadi-Cassai e Matadi-Congo, a primeira das quais conta 2:400 quilómetros, com três trasbordos, e a segunda 3.200 quilómetros, com cinco trasbordos.

Quanto ao caminho de ferro de Mossâmedes afigura-se-nos que aconselhável seria, antes de se prolongar a linha, adoptar a bitola normal da rêde da África do Sul, de $1^{m},067$, ou, quando menos, a de 1 metro, bitola esta para a qual cremos estar preparada a plataforma da via.

Destinada a servir o planalto de Mossâmedes, e todo o sul de Angola, cortará êste território na direcção leste, depois de ter encontrado o Rio Cunene, e permitindo no seu trajecto a valorização não só desta via fluvial como a do Cubango.

Esta linha terá incalculáveis vantagens, não sómente debaixo do ponto de vista económico, como internacional, e ainda na qualidade de instrumento valioso de pacificação do revôlto sul de Angola.

Além destas linhas, necessário se torna construir outras transversais, bem como a do distrito do Congo.

Indispensável é também, na verdade, cuidar da adaptação dos portos testas de linha às necessidades do trânsito, melhorar as condições de navigabilidade dos rios, abrir estradas carreteiras e montar linhas telegráficas.

Emfim, a viação consumirá, por si só, quantias enormes, bem o reconhecemos; mas nem por isso se nos afigura de menor necessidade e vantagem, conforme se infere nítidamente das considerações já feitas, o destinarmos desde já uma verba razoável, ainda que módica, própriamente à obra de colonização e de desenvolvimento agrícola e pecuário da província de Angola.

*
* *

Srs. Deputados.—Pelas reflexões que vimos de fazer, intuitivo se torna que o presente projecto de lei nos merece, nas suas linhas gerais, o nosso mais caloroso aplauso.

Pelo seu artigo 1.º é criado um fundo especial de viação e portos, destinado a custear, quer directamente, quer mediante empréstimo, a execução das obras necessárias ao fomento de Angola, já em parte prevista e parcamente assegurada por alguns diplomas de lei.

Por esta designação genérica «fomento de Angola» parece compreender-se todas as diligências, esforços e trabalhos conducentes ao desenvolvimento económico desta colónia portuguesa, tanto mais que as considerações feitas pelo Sr. Ministro no seu relatório, autorizam-nos em certas passagens a assim julgar.

O facto, porêm, é que da contextura do presente projecto de lei não se deduz que as quantias previstas possam ter outra aplicação que não seja as obras de viação e portos.

Por estas razões e em obediência às considerações acima expendidas, tomamos a liberdade de propor que a designação «fundo especial de viação e portos», inserta no referido artigo 1.º, seja substituída por esta outra de carácter mais genérico: «fundo especial de fomento» e mais que se aditem ao artigo 1.º os dois parágrafos seguintes:

§ 3.º Uma parte do fundo especial de fomento, ou os empréstimos por êle caucionados, na importância de 10 por cento, destinar-se há aos serviços de colonização, agrícolas e pecuários.

§ 4.º Os 90 por cento restantes serão aplicados às obras de viação e portos.

Pelos n.os 1.º a 8.º do artigo 1.º são criadas determinadas receitas e neles compreendidas outras já existentes, consignadas a idêntico fim, bem como se dispõe que o acréscimo doutras verbas, junta-

mente com as primeiras sejam adjudicadas à constituição do referido fundo.

Calcula o Sr. Ministro que num prazo curto, o total dessas verbas atinja a quantia de 2:000.000$, correspondente aproximadamente aos encargos dum empréstimo de 40:000.000$, ao prazo de sessenta anos, o que se nos afigura de boa previsão se os dinheiros realizados forem aplicados escrupulosa e criteriosamente.

Demais, ficando uma grande parte dêsses dinheiros na própria colónia, todas as fontes de riqueza virão dêle a beneficiar, e, portanto, os réditos públicos avolumar-se hão.

No § 1.º é muito prudentemente prevista a depressão da cotação da borracha, e pelo § 2.º são acauteladas as finanças da província contra presumíveis actos de insubmissão dos nativos.

No artigo 2.º marca-se o limite do custo das obras a executar, propondo nós, de harmonia com de vista já defendido, que se substitua a palavra «obras» pela palavra «fomento».

Pelo artigo 3.º concede-se ao Govêrno o direito de julgar da oportunidade do empréstimo, dentro das condições estatuídas no artigo imediato, sendo nos parágrafos do aludido artigo 4.º prevista a hipótese das conveniências aconselharem o contrato de suprimentos.

Não nos repugna que ao Govêrno seja dada tam lata liberdade de acção num assunto que é de certo modo delicado e contingente.

Antes aplaudimos esta maneira de ver.

Pelo artigo 5.º a metrópole concorre para o levantamento do empréstimo, ou empréstimos em questão, caucionando-os com a sua própria garantia, o que demonstrará mais uma vez por maneira inequívoca os honestos intentos que nos animam e encorajará todos os capitais para a execução duma obra dd tam grande vulto.

No artigo 6.º atribui-se ao conselho criado pelo decreto com fôrça de lei de 21 de Outubro de 1913, a gerência do fundo de viação e portos.

De harmonia, porêm, com o que acima adiantamos propomos ainda que se intercalem entre as palavras «artigo antecedente» e «será gerido» as palavras seguintes:

«Na importância de 90 por cento das receitas realizadas».

Pelo artigo 7.º atribui-se o serviço dos empréstimos à Junta do Crédito Público, concedendo-se finalmente pelo artigo imediato a prorrogativa de adoptar as medidas que julgar convenientes e conducentes à execução das obras projectadas, devendo ao mesmo tempo promover a regulamentação desta proposta depois de transformada em lei do país.

A palavra «decreto» que por lapso foi certamente empregada neste artigo deverá ser substituída pelas palavras: «projecto de lei», ou «lei».

E por último seja-nos relevado o aditarmos um artigo mais, tendente a constituir duma forma taxativa o Govêrno na obrigação de dar contas ao Parlamento, dentro dum certo prazo de tempo, do uso que fez das atribuições que lhe vão ser conferidas, disposição esta que não julgamos de defesa.

Propomos por isso à consideração da Câmara o seguinte artigo, que ficaria sendo o 9.º

Art. 9.º Até fins de Março de cada ano trará o Govêrno ao Parlamento um relatório circunstanciado sôbre o uso que fez das abribuições que pelo presente projecto de lei lhe são cominadas.

Sala das sessões da Câmara dos Deputados, em 12 de Junho de 1914.

A Comissão de Colónias:

Joaquim Basílio Cerveira e Sousa de Albuquerque e Castro.
Prazeres da Costa.
Alvaro Nunes Ribeiro.
Sá Cardoso.
António de Paiva Gomes, relator.

ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Projecto de lei n.º 187-I

Senhores Deputados. — A receita prevista para Angola nos anos económicos abaixo indicadas e a receita efectivamente cobrada nos mesmos anos, não incluídas as subvenções da metrópole, são como segue:

	Receita prevista	Receita realizada
1909–1910	2:528.609$00	2:393.033$61
1910–1911	2:321.373$00	2:507.323$90
1911–1912	2:321.373$00	2:669.872$00
1912–1913	2.912.643$00	
1913–1914	3:428.448$00	

Nos mesmos anos a despesa prevista no orçamento, não incluída a que é paga pela metrópole, é como segue:

	Despesa prevista
1909–1910	3:678.343$63
1910–1911	3:171.373$00
1911–1912	3:171.373$00
1912–1913	3:948.165$00
1913–1914	4:466.677$00

Deduz-se dos números atrás transcritos:

a) Que as receitas realizadas nos últimos anos económicos de que é possível conhecer os resultados financeiros acusam um pequeno aumento de ano para ano;

b) Que as despesas previstas são sempre superiores às receitas previstas e realizadas; podemos afirmar que as despesas realizadas não efectivam uma melhoria de situação;

c) Que a diferença entre as receitas previstas e as receitas realizadas sendo, ora positiva ora negativa, se pode tomar sem grande êrro as receitas previstas nos citados cinco anos como receitas realizadas, e o mesmo pelo que se refere às despesas, salvo em relação ao ano de 1913–1914, em que, por motivo da baixa do valor da borracha, a receita a realizar ficará muito inferior à prevista;

d) Que nas hipóteses a que se refere a alínea anterior, Angola mantêm um *deficit* anual permanente que grosseiramente se pode computar em 1:000.000$ nos três primeiros dos cinco anos citados, *deficit* que em 1912–1913 se agravou aumentando bastante e que no ano corrente se agravou muito mais como adiante se exporá;

e) Que nos *deficits* anuais citados há a acrescentar as subvenções para o caminho de ferro de Ambaca e o juro e amortização do empréstimo para o caminho de ferro de Malange que a metrópole tem pago e que eleva o *deficit* anual de 1:000.000$ nos três primeiros dos citados anos a quási 1:700.000$ e que transforma o *deficit* do actual ano económico em quantia muito superior a 2:000.000$ como é fácil de provar.

*
* *

O orçamento da metrópole para o ano corrente de 1913–1914 menciona como subvenção da metrópole às colónias:

a) Para juro e amortização do empréstimo para o caminho de ferro de Mossâmedes	100.000$00
b) Subvenção para o caminho de ferro de Ambaca	526.000$00
c) Subvenção para o caminho de ferro de Mormugão	300.000$00
	926.000$00
d) Subvenção para ocorrer aos *deficits* coloniais . .	1:000.000$00
Total	1:926.000$00

As subvenções *a*) *b*) e *c*) tem a aplicação especial que os respectivos títulos designam, a subvenção *d*) é destinada a cobrir os *deficits* previstos nos orçamentos das diversas colónias.

Sucede porêm que os *deficits* orçamentais previstos para 1913–1914 são como seguem:

Deficit orçamental previsto para Cabo Verde . . .	34.450$08
Deficit orçamental previsto para a Índia	12.975$37
Deficit orçamental previsto para Timor	105.648$62
Deficit orçamental previsto para Angola	1:038.228$84
Total	1:191.302$91

Sendo a subvenção *d*) fixada em . . . . . 1:000.000$00

Falta a quantia de 191.302$91

para pagar as despesas das quatro colónias acima indicadas, mesmo que as respectivas receitas atinjam as verbas previstas no orçamento e as despesas não excedam as respectivas quantias fixadas no mesmo orçamento.

Se porêm as receitas previstas não forem atingidas ou as despesas forem ultrapassadas, o que faltará para liquidar o exercício de 1913–1914 será muito mais do que os 191.302$91 acima indicados.

Ora se até agora a colónia de Cabo Verde ainda não precisou dos 34.450$08 que lhe foram atribuídos, pois apenas recebeu cêrca de 14.000$00, isto é, menos de metade daquela quantia.

Se nada se enviou ainda para a índia dos 12.975$37 que lhe foram atribuídos, e se Timor apenas recebeu 50.000$00 (ouro) do que lhe compete, Angola, a que cabia 1:038.228$84, isto é, mais 38.228$84 do que a verba total dada pela metrópole para as colónias, já recebeu até agora em número redondos . . . 1:900.000$00

e precisa ainda de, pelo menos . . . . . 1:300.000$00

para satisfazer as suas despesas do ano económico corrente, e o que de despesas anteriores tem a pagar; temos assim que só Angola precisava no corrente ano para liquidar todos os seus débitos, sem falar nos débitos a depósitos na província 3:200.000$00

E, como pagas as subvenções da metrópole:

A Cabo Verde	34.450$08
Á Índia	12:975$37
A Timor	105.648$62
Soma . . .	153.074$07
da subvenção total da metrópole	1:000.000$00
fica para Angola apenas. .	846.925$93
sendo o seu *deficit* provável até Julho	3:200.000$00
necessário é recorrer a novas subvenções ou empréstimos para se saldar o *deficit* de	2:353.074$07

Até agora já se enviaram para Angola no corrente ano económico as seguintes quantias:

Da Guiné	80.000$00
De S. Tomé	510.000$00
De Moçambique	240.000$00
Soma . . .	830.000$00
Da metrópole	356.000$00
Total . . .	1:186.000$00
Para	2:353.074$07
Falta	1:167.074$07

Isto é, completando-se a remessa dos 846.925$93 que dos 1:000.000$00 de subvenção da metrópole cabem êste ano a Angola (e dêsses só lhe foram pagos 356.000$00) falta ainda enviar-lhe cêrca de 680.000$00 para aquela colónia liquidar os seus compromissos do corrente ano económico, e mais 620.000$00, ou seja ao todo 1:300:000$00, para ela pagar o que dos anos anteriores deve; isto sem mesmo falar nos débitos da colónia a depósitos.

A situação é grave sem dúvida; para êste estado concorreu enormemente a quebra no valor da borracha, e a dificuldade em reduzir as despesas da colónia sem perturbações inconvenientes nos serviços públicos.

A situação financeira de Angola, que já de há anos se desenhava precária, como vimos, agravou-se nos últimos doze meses, e sobretudo mais do que nunca se evidenciou no corrente ano económico, por se terem esgotados os fundos não pertencentes ao Estado, mas que existiam em depósito na colónia, fundos todos até agora aproveitados pela colónia para fazer face às suas despesas, e pelo qual a colónia criou uma dívida de cêrca de 5:000.000$00!

Em resumo: a colónia deve actualmente aos depósitos que o Estado retinha cêrca de 5:000.000$. Tem no corrente ano económico um *deficit* provável de 3:200.000$ incluindo o que deve a particulares de

exercícios findos, e nada faz prever que, a continuarem as cousas no pé em que estão, êsse *deficit* não seja igual ou superior àquela quantia, nos próximos futuros anos económicos.

Além disso, a metrópole está sobrecarregada com o encargo anual superior a 500.000$ de subvenção à província para pagamento da garantia das obrigações de Ambaca, e com o encargo de 100.000$ de juro e amortização do empréstimo para o caminho de ferro de Mossâmedes, sem que dêstes encargos da metrópole resultem benefícios de valor, quer para a metrópole quer para a colónia, pois é do domínio de todos a reduzida influência que aqueles caminhos de ferro tem tido no fomento da província.

Entrando, em linha de conta com tais subvenções, o *deficit* de Angola no corrente ano económico passa de 3:100.000$ a mais de 3:700.000$; isto quanto às receitas próprias da província e previstas no Orçamento para 1913–1914, que não iam além de 3:428.448$41.

A vída de expedientes adoptada até agora para resolver estes *deficits* não pode manter-se; nem a metrópole nem as demais colónias podem continuar a entregar a Angola saldos de que tanto precisam para o seu próprio desenvolvimento; não lhes podem ceder as outras colónias nem mesmo lhes podem emprestar, pois êles não são ainda suficientes para que essas colónias efectuem todos os melhoramentos materiais que o seu desejo e a sua necessidade de progredir e desenvolver exigem.

Por outro lado, à tributação não pode em Angola recorrer-se para aumentar as receitas públicas sem se haver provocado o aumento da riqueza pública, sem se desenvolver a matéria tributável. Está, não só práticamente atingida a capacidade de tributação da colónia, mas excedida, e a prova existe no facto de ter sido necessário nos últimos meses reduzir os direitos de exportoção a muitos géneros de produção local sem o que a exportação dêstes era impossível.

A situação é, pois, insustentável, sem medidas de largo alcance que consigam transformar a vida económica daquela província, desenvolver-lhe a riqueza pública pela utilização das condições naturais da colónia e pelo aproveitamento das suas próprias riquezas, preparando assim a colónia para se transformar, progredir e desenvolver, por si só, sem ser pesada à metrópole ou às colónias, e antes constituindo-se poderoso auxílio de fomento da metrópole, não só pelo que possa receber e utilizar em energias, que aqui sobram, mas como vasto mercado que pode ser, e deve ser, dos produtos metropolitanos, e ainda como fornecedora de géneros e matéria prima de que Portugal precise para ocorrer aos *deficits* da sua produção, em relação ao consumo ou para fazer trabalhar pelas suas indústrias.

Manter-se o *statu quo* actual é caminhar para a ruína. Não há meio de salvar Angola da situação em que ela se encontra e que de ano para ano se agravará sem se encarar o problema de frente e resolvê-lo ainda que isso custe sacrifícios que, afinal, serão largamente compensados, e em futuro próximo.

Mas ainda que as medidas de largo alcance a tomar para Angola e a que nos vimos referindo, não fôssem determinadas pela imperiosa necessidade de se procurar o equilíbrio entre as receitas e despesas públicas daquela província, libertando a metrópole e as demais colónias dos sacrifícios a que, por motivo da situação precária de Angola, tem estado sujeitas; ainda que do colossal trabalho em explorações diversas que a vastíssima província de Angola permite, a pequena parcela até hoje utilizada tivesse conseguido o equilíbrio entre as suas receitas e as suas despesas públicas, uma acção decisiva e rápida se impõe à República Portuguesa no sentido que deixamos indicado.

Só dessa maneira podemos corresponder às exigências que a opinião mundial tem actualmente para com as nações coloniais, só assim podemos sossegar o espírito público nas suas apreensões por tantas formas manifestadas acêrca do futuro das nossas colónias, e calar na metrópole e no estrangeiro os boatos que por vezes circulam acêrca do nosso domínio colonial.

Tais medidas impõem-se ainda para não sermos considerados embaraço à expansão económica e ao desenvolvimento de colónias estrangeiras limítrofes de Angola, e que, através desta colónia portuguesa, devem encontrar o caminho mais curto e mais económico para as suas comunicações com o mar, desde que uma conveniente

rêde ferro-viária seja efectivada naquela nossa província.

Tudo nos impele pois, tudo nos obriga a saír do quási quietismo em que a nossa acção em Angola se tem conservado para uma fase de franca actividade, e por isso mesmo que ela já tardiamente se inicia, tem de ser excepcionalmente rápida e valiosa.

Não basta manter a nossa soberania naquela província no grau de intensidade e na área territorial em que há bastantes anos ela se encontra, limitando-nos, como até agora, a quási só conservar esta situação; é preciso completar rápidamente a ocupação da província duma maneira efectiva, e por forma a mostrarmos ao mundo, por provas irrefutáveis, que tudo quanto nos pertence em Angola está de facto sujeito à soberania portuguesa, e em condições de receber actividades e capitais, quere nacionais, quere estrangeiros que com os portugueses queiram vir trabalhar no desenvolvimento daquela província; e provocar, por todas as formas, que êsses capitais e actividades ali se empreguem de facto.

A transformação de que precisa Angola é caracterizada por tal urgência que ela é, sem dúvida, de entre todas as questões coloniais portuguesas actuais aquela que ocupa o primeiro lugar; exige essa transformação avultado dispêndio de capital e colossal trabalho de revisão da legislação colonial aplicável àquela colónia.

Tal transformação impõe igualmente o dever de resolver sem demora o problema da navegação nacional para as colónias portuguesas, o do regime bancário colonial e o do crédito agrícola. Na revisão da legislação não pode deixar de se considerar o do regime pautal, a que estão sujeitos na metrópole os produtos coloniais, e o regime de protecção pautal aplicável aos produtos metropolitanos à sua entrada na colónia, e que a metrópole lhe tem imposto as mais das vezes sem a ouvir, e quási sempre sem atender à possibilidade ou impossibilidade dela o poder suportar sem sacrifício da sua própria economia, e do seu desejável e necessário desenvolvimento.

Postas estas considerações que tornam evidente a indispensável necessidade de se iniciar sem perda de tempo a transformação da vida económica de Angola, vamos esboçar o plano que para essa transformação se efectivar deve ser levado à prática.

*
* *

Não vamos referir-nos por agora à revisão e alterações de leis e regulamentos que podem influir no fomento de Angola, nem à revisão das pautas aduaneiras da colónia, porque, em vésperas de serem votadas pelo Parlamento as leis de autonomia acministrativa e financeira de Angola, convêm esperar, em relação a tais assuntos, pelo penos para o que não seja de mais urgente necessidade, que, constituída a nova engrenagem de administração colonial que aquelas leis permitem, a colónia se pronuncie sôbre tam importantes problemas, tomando a iniciativataquela revisão e alterações.

Não vamos também expor, em detalhe, o que pensamos acêrca das características basilares dum novo contrato de navegação nacional para as colónias e de regime bancário e créditos agrícolas coloniais porque, tendo entre mãos o estudo dos importantes diplomas que lhe dizem respeito, no momento de os apresentarmos à apreciação do Parlamento faremos a necessária justificação das bases que os caracterizem, e aludiremos à sua influência no fomento de Angola.

O nosso fim hoje é referirmos, principalmente, aos melhoramentos materiais que entendemos ser indispensáveis ao ressurgimento de Angola, ao desenvolvimento da riqueza pública da colónia e, portanto, ao aumento das suas fontes de tributação para assim não só se caminhar rápidamente para o equilíbrio perdurável entre as receitas e despesas públicas da colónia, mas para se alcançar que aquela província deixe de ser um encargo para as finanças da metrópole e um reduzido elemento de auxílio para a economia metropolitana, para se converter no mais valioso recurso daqueles com que a metrópole pode contar para melhorar as finanças do Estado e aumentar e desenvolver a riqueza do país.

Não é difícil precisar todas as causas remotas e próximas do precário estado económico de Angola, tanto sôbre o assunto tem dito e escrito autoridades coloniais de reconhecida competência. De en-

tre essas causas determinantes fácilmente se deduz, das considerações por nós já feitas, quais são as mais importantes, e, entre estas, uma há que, só por si, bastaria para entravar todos os progressos e desenvolvimentos da colónia: referimo-nos à dificuldade e carestia das comunicações no interior da província e do interior com a costa marítima; lembraremos também a dificuldade e carestia das comunicações, entre a terra e a navegação, nos portos de Angola que são, afinal, as portas de entrada e saída da colónia para o resto do mundo, onde estão os locais de produção de tudo quanto a colónia precisa de importar, e os locais de venda de toda a sua possível exportação.

Poderia de nada mais carecer Angola para progredir e desenvolver-se, poderia tudo mais quanto possa influir nos seus progressos e desenvolvimento estar perfeitamente fixado, completamente previsto, legislado e regulamentado, e não haveria meio de fazer sair Angola da situação precária em que ela se encontra emquanto lhe não permitirem comunicações fáceis e económicas, e portos comerciais de trabalho rápido e barato.

E se tudo o mais que há a fazer no ressurgimento de Angola exige tempo e muito trabalho, o problema das suas comunicações exige, sobretudo, muito dinheiro e, talvez, por isso mesmo, a sua solução não tenha sido atacada até hoje com aquela rasgada iniciativa que seria para desejar, e que era e é, afinal, a forma mais prática e mais económica de resolver o problema, e até a única forma aceitável, no caso presente, justamente por se tratar duma colónia num precário estado económico e financeiro.

E, com efeito, ¿que benéfica influência já tiveram em Mossâmedes os 180 quilómetros do seu caminho de ferro que possam considerar-se, ao menos, aceitável compensação para o ónus anual de 100 contos, que o custo da sua construção já criou ao Estado?

As receitas da sua exploração não pagam as suas despesas, o tráfego daquele caminho de ferro não vai além de 3:500 toneladas por ano, e duma receita bruta de 40.000$.

Ao comércio não merece a pena baldear a mercadoria dos carros boeres, em que ela transita nos maus caminhos do interior, para os vagões do caminho de ferro, à sua aproximação da linha de Mossâmedes, para êste a transportar apenas nos 180 quilómetros de largura da faixa marginal da região.

A natureza da faixa marginal da província de Angola sendo, em regra, a menos susceptível de explorações, os caminhos de ferro de penetração só encontram regiões onde possam provocar tráfico por poderem provocar o desenvolvimento do país, quando, já muito longe da costa, atingem os planaltos onde os terrenos ricos existem principalmente. Daí a reduzida utilidade do caminho de ferro de Mossâmedes, justamente porque êle ainda não saíu da zona marginal, pouco susceptível de explorações de qualquer natureza.

A situação do caminho de ferro de Ambaca, e do seu prolongamento até Malange, não difere excepcionalmente, nos resultados utilitários para a província, da situação em que, para o desenvolvimento e progresso de Angola, se encontra o caminho de ferro de Mossâmedes. Aí, se a linha já leva um avanço para o interior, de 500 quilómetros, a falta de comunicações tributárias da linha férrea, que permitissem alargar a sua zona de influência, e as defeituosas condições em que foi construída a linha de Ambaca e acordada a sua exploração, só tem dificultaoo a utilização do caminho de ferro, e a tal ponto, que o ónus da construção pesa, pode dizer-se, integralmente sôbre as finanças do Estado; e à província muito reduzidamente, tal caminho de ferro tem aproveitado.

Só de juro e amortização de obrigações do caminho de ferro de Ambaca, paga o Estado anualmente, para cima de 500$.

O caminho de ferro do Lobito, já em exploração até além do quilómetro 500, vai pagando as despesas de exploração, mas difícilmente pagará os encargos da construção, antes de atingir, com o seu prolongamento, além da fronteisa, o verdadeiro objectivo, e que foi também a causa determinante da sua construção — a região de Katanga — onde vai buscar tráfego que já existe, e que só pelo caminho de ferro espera, para ter saída para o mar.

Esta linha férrea, porêm, se até agora tem realmente avançado com rapidez muito apreciável, a velocidade de avanço da res-

tante porção da linha até a fronteira, permitida pelo contrato respectivo, está longe de satisfazer às imperiosas necessidades actuais de Angola.

São oito ainda os anos que os concessionários da linha férrea de Benguela tem, dentro do contrato de concessão, para atingir a linha da fronteira, tempo demasiadamente longo e que necessário é reduzir a não mais de três anos, todos os esforços empregados nesse sentido, sendo da mais alta importância para o desenvolvimento da província de Angola.

Mas o problema das comunicações de Angola não se resolve apenas completando as três linhas férreas citadas, levando até a fronteira de leste as de Malange e Benguela e à fronteira de leste e sul a de Mossâmedes; a solução do problema das comunicações em Angola exige muitas outras obras, e entre elas as que haja a fazer nas testas marítimas dos citados caminhos de ferro para dotar as baías donde êles partem para o interior de apreciáveis portos comerciais e as comunicações subsidiárias das nervuras principais da rêde ferro-viária da província, que podem ser estradas ordinárias, ramais de caminho de ferro ou ainda linhas de água que obras de limpeza e de regularização possam tornar navegáveis.

Há ainda a considerar pequenas rêdes ferro-viárias regionais, como sejam a rêde, em parte já estudada, do enclave de Cabinda, e a utilização nesse enclave de linhas de água fácilmente navegáveis, se obras de limpeza se efectuarem nalguns rios da região.

Não devemos ainda esquecer a alta conveniência de se resolver o problema do caminho de ferro de Benguela Velha a Amboim, e porventura o doutras comunicações, umas cuja realização já hoje se impõe pelo que da região se conhece, outras cuja necessidade aparece à medida que o trabalho de exploração da província vá avançando dos locais a que hoje se circunscreve, espalhando-se por toda a colónia, à proporção que as comunicações fáceis e económicas se forem criando e a ocupação se fôr completando.

*
* *

Se a solução rápida do problema de comunicações em Angola se impõe como elemento indispensável do desenvolvimento da província, e, portanto, ao equilíbrio das suas receitas e despesas; se essa solução é indispensável para auxiliarmos o desenvolvimento das colónias estrangeiras limítrofes, abrindo para elas caminho para o mar através de território português, uma outra razão, a que já aludimos, mas que convêm lembrar e nela insistir, impõe, só por si, a imediata solução dêste problema; queremos referir-nos à occupação efectiva de todo o território da província de Angola, à efectiva e indiscutível sujeição à soberania portuguesa de todos os indígenas da colónia, única forma de, com êxito, levarmos a nossa obra de civilização a todos os povos que habitam a província, para esta se poder considerar por completo aberta para o trabalho dos europeus.

Se o problema de comunicações de Angola, iniciado em bases modernas, apenas em 1885 pelo contrato com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de Africa, para a construção da linha de Ambaca, tivesse sido encarado com a coragem que a importância do assunto requeria, e levado a cabo com a largueza de vistas e com a rapidez que já então se impunha, não teria Angola atravessado de 1885 para cá as crises violentas que tantas energias tem inutilizado, e tantos capitais tem feito dispender em pura perda.

E em pura perda tem sido gasto também muito dinheiro depois de 1885, em muitas das guerras que desde então temos tido com os indígenas daquela província.

Os milhares de contos que nos últimos trinta anos essas guerras tem absorvido, seja das levadas a efeito para sujeitar à soberania portuguesa novas regiões da província, seja para manter essa soberania nas regiões já ocupadas, se tivessem sido gastos em caminhos de ferro, em estradas, em limpeza de rios e em portos comerciais, a ocupação completa da província estaria feita de há muito, e as prosperidades de Angola asseguradas.

O que se não fez até hoje com a energia e rapidez que seria para desejar, é indispensável que se faça agora sem perda de tempo.

Se outro efeito imediato não houvesse a esperar do complemento dos caminhos de ferro de Malange, Benguela e Mossâmedes além da ocupação efectiva de toda a

província que tal complemento provoca, êsse efeito só por si, e dadas as circunstâncias especiais da política colonial no presente momento, era mais do que suficiente para justificar as soluções que propomos.

E se não bastasse a dar-nos razão a história de Angola nos últimos trinta anos, aí estão os factos actuais e duma certa gravidade a confirmá-la.

Aos actos de rebeldia no Congo, que já há meses estão exigindo sacrifícios, não pequenos, para serem punidos os rebeldes e se conseguir restabelecer a normalidade daquele distrito, vem juntar-se agora a agitação dos Cuanhamas com as suas costumadas incursões e devastações ao sul de Angola, sendo talvez necessário que uma acção mais enérgica ainda do que está exigindo o Congo, se tenha de empregar contra êles.

¡¿Que tem valido de sacrifícios de vidas e dinheiro em vários pontos de Angola contra a rebeldia do gentio, se a nossa acção, por mais enérgica que seja, de momento não tem sido seguida duma ocupação efectiva, impondo aos vencidos a sujeição insofismável à soberania portuguesa em troca da acção civilizadora das nossas leis, da nossa assistência e protecção, e até que os indígenas se considerem suficientemente integrados na civilização europeia?!

Os factos estão a demonstrar terem sido em grande número de casos perduráveis êsses nossos sacrifícios, e justamente porque, não persistindo nós na acção com que repelimos os actos de rebeldia dos indígenas, para os mantermos no respeito devido à soberania portuguesa, êles voltam a insubordinar-se logo que, esquecido o castigo, se asseguram de que a nossa vigilância enfraqueceu?

Os efeitos duma guerra com indígenas em Angola tem tido, em muitos casos, duração bem curta, a partir do momento em que as fôrças portuguesas retiram do campo de operações ou se reduzem a pequenas guarnições espalhadas pelos postos do interior. Os indígenas só se convencem de que a nossa acção em os reduzir à soberania portuguesa se mantêm sem desfalecimentos quando vêem o caminho de ferro atravessando os sertões mais internados, e isto pelo convencimento em que estão de que, com tal meio de transporte, as tropas do Govêrno, por longe que estejam, em poucas horas com êles se podem defrontar.

*
* *

Das considerações feitas e dos factos apontados fàcilmente se deduz que a solução do problema económico, financeiro e político de Angola se pode resumir nos seguintes pontos:

a) Contrair um grande empréstimo destinado exclusivamente a obras de fomento, e, especialmente, à conclusão da rêde ferro-viária da província, à construção de estradas, a obras em linha de água que possam tornar-se fàcilmente navegáveis e à construção de portos comerciais. Dêsse empréstimo serão igualmente pagos os estudos preliminares que tais obras exigem, e ainda por êle pagos, embora a título de empréstimo à metrópole, a liquidar em tempo oportuno, as despesas que porventura haja a fazer, e que sejam consideradas de soberania mas absolutamente indispensáveis para permitir e facilitar aos necessários estudos preliminares de campo que as citadas obras de fomento exigem e a própria execução dessas obras.

b) Promulgar, em bases largamente descentralizadoras, a organização administrativa e financeira da colónia.

c) Rever as leis de concessão de terrenos, do trabalho indígena, do exercício do comércio e indústria, etc., etc. Rever as pautas alfandegárias, as tarifas do caminho de ferro, etc.

d) Estabelecer carreiras regulares de navegação nacional entre Angola, a metrópole e as demais colónias portuguesas de África e possìvelmente algumas colónias portuguesas do Oriente e portos estrangeiros. No contrato ou contratos de navegação a realizar com companhias nacionais e até com companhias estrangeiras, deve ser cuidadosamente auxiliada a exportação de produtos pobres das nossas colónias e atendida a emigração.

e) Regime bancário e crédito agrícola nas colónias.

f) Leis de colonização facilitando, directa ou indirectamente, a colonização pobre.

g) Revisão das pautas aduaneiras da metrópole na parte aplicável aos produtos das colónias que possam encontrar mercado de venda na metrópole.

De entre os problemas acima mencionados, aquele a que se refere a alínea *a*) é o que neste momento mais preocupa a nossa atenção e acêrca do qual se refere especialmente a presente proposta de lei.

Os capitais que a realização dos trabalhos indicados naquela alínea exígem são realmente avultados.

Não menos de 50:000.000$ há a dispender na província para êles se concluírem. Suposta a amortização dêste capital em período não inferior a sessenta anos, o encargo anual que tal dispêndio cria não será muito inferior a 2:500.000$.

Uma parte dêsses encargos será sem dúvida coberto em alguns anos pelas receitas líquidas da exploração de linhas férreas e dos portos comerciais; e como algumas das linhas, e as mais importantes, se destinam também a trânsito entre o mar e as colónias estrangeiras limítrofes, estas auxiliarão eficazmente Angola a suportar tais encargos, pelo que a esta província pagarão em preço de transporte nos seus caminhos de ferro.

Do desenvolvimento da província que tais linhas vão permitir, da utilização dos terrenos dos planaltos que elas vão provocar, dos terrenos mineralizados cuja exploração determinarão, novas fontes de tributação se abrem para Angola, e um importante tráfego se cria para os seus caminhos de ferro e portos. Aquelas permitirão à província o equilíbrio das suas receitas e despesas, e os elementos para fazer face aos encargos dos avultados capitais que, em vias de comunicação há a despender na província; o tráfego que aos caminhos de ferro e portos acorrerá, cobertas que sejam as despesas de exploração à amortização dos 50.000$ se aplicará igualmente.

Mas, de entre as receitas actuais da província, aquela em que o avanço da construção das linhas férreas existentes, o seu complemento, e a construção de novas vias de comunicação através de Angola, mais rápidamente e mais notávelmente vai fazer-se sentir, é sem dúvida a receita do imposto de cubata.

A vastíssima província de Angola, com a numerosa população indígena que encerra, cobrou como imposto de cubata, nos últimos anos, as quantias abaixo indicadas:

1908–1909	65.000$
1909–1910	130.000$
1910–1911	140.000$
1911–1912	134.000$

Na província de Moçambique, de entre as colónias portuguesas a mais comparável, para o caso em questão à de Angola, a cobrança do imposto de palhota, só nas regiões sob a administração directa do Estado, foi nos últimos anos a seguinte:

1908–1909	1:140.000$
1909–1910	1:084.000$
1910–1911	1:229.000$

É manifesta a diferença, e razão alguma há para que em Angola, feita a ocupação efectiva do território que a rêde de comunicações a que nos vimos referindo determina, o imposto de cubata se não eleve imediatamente, pelo menos ao que êle já hoje é em Moçambique.

O Governador de Angola, fundado no conhecimento que tem da província, supõe qne em dez anos êsse imposto se deverá elevar a 3:000.000$.

Se assim fôr, só êsse aumento é mais do que suficiente para pagar os encargos dos 50:000.000$ a despender na província em vias de comunicação, mesmo que toda aquela quantia tivesse de ser despendida pelo Estado.

Com outros recursos se deve, porêm, contar, para que assegurados fiquem à província os meios de ocorrer ao pagamento dos encargos que o dispêndio duma tam avultada quantia lhe cria, e isto até que as obras em que ela é despendida tenham realizado todo o seu efeito no desenvolvimento e progressos da colónia, aumentando a riqueza pública e a matéria tributável.

O decreto com fôrça de lei de 16 de Setembro de 1913, substituindo decretos anteriores, em que se criaram fundos especiais de fomento em Angola, e especialmente para construção de caminhos de ferro, asseguram já determinadas receitas exclusivamente destinadas ao prolongamento dos caminhos de ferro de Malange e Mossâmedes.

Essas receitas, criando sem dúvida ao trabalho de avanço daqueles caminhos de ferro uma situação favorável, estão longe

de lhes permitir uma rápida conclusão, mesmo só para as suas nervuras principais até a fronteira, e ainda que tais receitas fôssem utilizadas inteiramente no levantamento dum empréstimo a largo prazo.

Depois, a situação actual de Angola, obrigando a reduzir muito algumas das taxas e impostos, das que constituem no todo ou em parte aquele fundo, mais reduzido o tornou, não se podendo contar, na situação actual da província, que êle atinja anualmente quantia muito superior a 300$.

Sendo indispensável encarar o problema das comunicações em Angola em toda a sua vastidão, que nas considerações feitas deixamos definida, e sendo indispensável ainda completar a solução do problema das comunicações com as facilidades a criar nos portos comerciais da província, e a que também aludimos, e que todos os trabalhos a realizar, no sentido indicado, sejam feitos num curto prazo de tempo, necessário é recorrer a um grande empréstimo e assegurar a maneira de ficar garantido o pagamento dos encargos anuais que êle vai criar pela criação dum fundo especial de portos e viação capaz de suportar êsses encargos.

Utilizando muito embora para êsse fundo as receitas a que se refere o decreto, com fôrça de lei, de 1913, necessário é adjudicar-lhe outras que, junto àquelas, garantam, em poucos anos, um fundo anual não inferior a 2:000.000$.

Já vimos como deve elevar-se o imposto anual de cubata à proporção que o largo plano de comunicações se efectue através de Angola. Que êsse imposto atinja apenas o que está produzindo em Moçambique, se ao fundo de viação e portos de Angola, adjudicarmos todos os acréscimos do imposto de cubata, além de 150.000$ que êle ainda não atingiu, asseguramos para aquele fundo uma receita anual superior a 1:000.000$, e que na opinião do governador de Angola deverá atingir em 10 anos 2:800.000$.

Outras receitas convêm ainda adjudicar ao fundo de viação e portos de Angola, para se garantir absolutamente o pagamento dos encargos do empréstimo que as obras aludidas exigem, e entre aquelas que a isso se podiam destinar duma só basta lançar mão, a dos lucros de amoedação de prata e cobre para Angola.

Para não alongar estas considerações à proposta de lei que hoje apresentamos, não vamos em detalhe referirmo-nos à conveniência de ser criada moeda de prata e cobre para Angola, assunto êste que tem sido largamente debatido e geralmente bem aceite, nem à forma como pensamos resolver tal assunto, reservando-nos para o fazer na proposta de lei que em breve apresentaremos.

Concordando porêm com a proposta a tal respeito elaborada recentemente pelo governador de Angola e por êle apresentada ao Govêrno, dessa proposta transcreveremos alguns períodos que dão a idea geral e as razões da proposta, e definem das suas características as que mais interessam ao caso de que nos estamos ocupando:

«Um regime monetário, convenientemente adaptado à província de Angola, deve manter uma circulação uniforme, sem a qual nenhum desenvolvimento económico é possível; acabar de vez com os pagamentos de salário, de prés e de impostos em géneros, sistema imoral e dentro do qual nenhuma administração, digna dêste nome, se pode organizar; reduzir cada vez mais o processo de permuta ou a troca de géneros por outros géneros, processo bárbaro e que constitui uma formidável barreira a opôr-se à expansão económica e comercial de Angola; multiplicar as transações no interior da província permitindo transações mínimas; baratear a vida na colónia, satisfazer as necessidades na metrópole, alargando cada vez mais as suas operações comerciais com a província de Angola, e ao mesmo tempo satisfazer as necessidades do comércio indígena e finalmente acelerar a evolução económica da colónia.

Desde o princípio do meu Govêrno me tenho esforçado pelo conseguimento dos pontos que acabo de indicar.

Mas luto, desde o princípio, com a grande carência de moeda e com a falta duma legislação monetária adequada à província.

A remediar estes inconvenientes e a permitir a realização dos fins apontados, visa esta proposta orçamental.

Moeda em abundância, moeda que seja bem recebida pelos indígenas, mas que ao

mesmo tempo tenha a estabilidade necessária para não perturbar as relações com a metrópole e com outros países, moeda convenientemente subdividida, moeda que marque a nossa soberania e que não permita a circulação de moedas estrangeiras, é o que devemos e podemos conseguir.

A base do sistema monetário da província de Angola deve ser o da metrópole.

A África francesa, ocidental e equatorial, o Congo belga, as colónias alemãs do sudoeste africano e do pacífico adoptaram êste princípio.

A base do regime monetário a estabelecer na província de Angola deve ser o sistema monetário pôsto em vigor na metrópole pela lei de 22 de Maio de 1911; as moedas de prata de $50, $20 e $10, como moedas principais, com pleno poder liberatório, como fizeram os alemães nas colónias acima referidas; como moedas divisionárias as antigas moedas de bronze, de 20, 10 e 5 réis, criadas pela lei de 31 de Maio de 1832, e com poder liberatório até 3$.

Assentes as bases do regime monetário da província de Angola, segue-se determinar a quantidade de moeda a introduzir na colónia.

Quere-me parecer que a melhor forma de chegar sôbre êste assunto a uma conclusão tam segura quanto possível é determinar, por meios directos e indirectos, o poder de absorpção monetária da província.

No ano de 1910 foram importados na província 420.000$ de moeda de prata. A exportação de prata foi quási nula no mesmo ano, e em 1911 foi apenas de 40.000$ para Quelimane, a que haverá a juntar diminutas quantias exportadas por indivíduos que recolhem à metrópole. Pois a sensação experimentada durante o ano de 1912 foi a da quási absoluta falta de moeda de prata. No momento actual essa falta de numerário é ainda mais sensível de que nos últimos meses de 1912.

De 1903 a 1909 inclusive, a moeda de prata introduzida na província foi de 400.000$, moeda que, em acto quási contínuo à sua importação, desapareceu por completo, sendo certo que, passando pelas alfândegas, apenas 165.000$ foram exportados.

Quanto ao cobre, iguais considerações se podem fazer, e chegaremos à conclusão de que o poder de absorpção da colónia é de 400.000$ por ano relativamente à prata, de 50.000$ relativamente ao cobre, e que êste poder se manterá durante cinco anos sem sensível alteração.

. . . . . .

Encarando agora o problema sôbre o ponto de vista financeiro, e como proposta de criação de receita, temos os seguintes dados:

Amoedação anual da prata:

600:000 moedas de $50 . .	300.000$
2.000:000 moedas de $20 . .	400.000$
1.500:000 moedas de $10 . .	150.000$
Total	850.000$

Remessa anual para a colónia, de moeda de bronze, criada pela lei de 31 de Maio de 1882:

3.000:000 moedas de 20 réis	60.000$
3.000:000 moedas de 10 réis	30.000$
2.000:000 moedas de 5 réis	10.000$
Total	100.000$

. . . . . .

O lucro total da operação será de 484.000$ por ano ou 2:420.000$ no período de cinco anos. Findo êsse período, as circunstâncias financeiras e económicas da província indicarão o que se tem o fazer em matéria de regime monetário e de operações de amoedação».

. . . . . .

Asseguradas desta forma as receitas necessárias ao pagamento dos encargos dum grande empréstimo para viação e portos de Angola, entendemos que ao Govêrno deve ser dada uma certa liberdade na escolha dos meios e da ocasião de usar das autorizações para, por meio de vários empréstimos, efectuar as obras indicadas. Deve ainda ser-lhe permitido que utilize energias e capitais particulares já investidos ou a investir em exploração diversa em Angola integrando umas e outras no trabalho de ressurgimento da província, sobretudo quando, por honesto trabalho já realizado ou garantias que ofereçam, sejam dignas da sua integração e de que se lhe utilize a cooperação.

O que fica exposto de nenhum modo deve ser entendido no sentido de que o Go-

vêrno admite a possibilidade de entregar a entidades particulares a exploração de portos ou de linhas férreas que não esteja ao presente a ser feita por tais entidades. Ao contrário, em Angola só pode haver vantagem em que a exploração das linhas seja feita pelo Estado, ao menos naquelas que constituam as malhas principais da rêde ferro-viária da província. Quanto aos portos a sua exploração só pelo Estado deve ser feita.

Quanto ao valor das obras a realizar por conta do Estado e a que esta proposta se refere entendemos que deve poder elevar-se até a quantia de 40:000.000$ para que fique assegurado desde já a realização dum vasto plano de obras de viação e portos de que a província de Angola tanto necessita.

Só a conclusão até a fronteira de leste do caminho de ferro de Malange na extensão de 720 quilómetros; a conclusão do caminho de ferro de Mossâmedes até o Lubango (cêrca de 85 quilómetros), o seu prolongamento do Lubango para o Humbe (400 quilómetros), do Lubango para o Cunene (250 quilómetros), do Cunene ao Cubango (300 quilómetros), e do Cubango à fronteira de leste (350 quilómetros), absorvem bastante mais de metade daquela quantia.

O que há mais a fazer, a impulsionar, e porventura a auxiliar em relação à construção doutros caminhos de ferro; à construção de portos comerciais, de estradas ordinárias, de limpeza e regularização de rios, etc., etc., absorvem por completo a verba indicada.

*
* *

Finalmente, convêm lembrar que dadas as actuais relações comercias entre a metrópole e a província de Angola, a execução do plano a que esta proposta se refere, lançando desde já em Angola alguns milhares de contos, vem resolver de pronto a situação dalguns industriais da metrópole, cujos produtos, tendo o seu principal senão exclusivo mercado em Angola, essas indústrias atravessam presentemente uma situação aflitiva, como natural e imediata conseqüência das lamentáveis condições económicas daquela província.

E entre as muitas indústrias metropolitanas que se encontram na situação acima defenida, estão as dos tecidos de algodão de que vivem em Portugal cêrca de 80:000 famílias; a do fabrico da pólvora, etc., etc.

Artigo 1.º Para custear directamente, ou por meio de empréstimos, a cujos encargos sirva de garantia, as despesas resultantes do estudo e execução das obras necessárias ao fomento de Angola, e as despesas indispensáveis para se facilitar e assegurar o trabalho de estudo e construção das mesmas obras dando-se preferencia àquelas a que se refere o decreto, com fôrça de lei, de 16 de Setembro de 1913, e artigo 2.º do decreto, com fôrça de lei, de 21 de Outubro do mesmo ano, é criado um fundo especial de viação e portos, constituído pelas seguintes receitas:

1.º Todas as que constituem o fundo especial do caminho de ferro de Malange, nos termos da base 1.ª da lei de 17 de Agosto de 1889 e do artigo 2.º do decreto de 28 de Novembro de 1902, incluindo os saldos existentes dêsse fundo.

2.º Todo o remanescente das receitas que constituem o fundo especial de colonização, instituído pelo artigo 25.º do decreto de 16 de Novembro de 1889, depois de deduzida a parte estritamente indispensável para auxílios a colonos que queiram estabelecer-se na província de Angola.

3.º O produto dum direito adicional de exportação, de 3 por cento *ad valorem*, sôbre a borracha negociada na Lunda.

4.º O produto dum direito adicional de 1 por cento *ad valorem* sôbre todos os géneros exportados pela alfândega de Loanda.

5.º O produto dum adicional de 2 por cento aos direitos de todas as mercadorias importadas pela mesma alfândega, com excepção dos vinhos nacionais.

6.º O aumento da receita do imposto de cubata em toda a província sôbre a média da receita arrecadada dêste imposto nos últimos cinco anos económicos anteriores ao comêço da execução do presente decreto;

7.º O excedente das receitas, provindas dos impostos e direitos referidos na base 11.ª do decreto com fôrça de lei de 27 de Maio de 1911, sôbre a quantia anualmente necessária para custear os encargos de indemnização prevista na mesma base;

8.º O produto da cunhagem da moeda de prata e cobre para a província de Angola.

§ 1.º As sobretaxas ou direitos adicionais sôbre a borracha, nos termos e para os efeitos dêste artigo, só serão cobrados por inteiro quando a cotação dela nos mercados europeus não seja inferior a 1$40, deixando de cobrar-se ou sendo simplesmente reduzidos para as cotações inferiores como fôr resolvido pelo governador geral da província com voto do Conselho do Govêrno.

§ 2.º As despesas indispensáveis para se facilitar e assegurar o trabalho de estudo e construção das obras, a que se refere o presente artigo, serão encargos da metrópole e por esta serão restituídas à província de Angola, sempre que se averigúe que pertencem às chamadas despesas de soberania.

Art. 2.º O custo das obras a que se refere o artigo anterior e o do seu estudo não poderão exceder a verba de escudos 40:000.000$.

Art. 3.º Pelas fôrças do fundo criado no artigo 1.º, com a garantia nesse fundo e dentro do limite de despesa a que se refere o artigo anterior, poderá o Govêrno levantar, para os fins designados no citado artigo 1.º e por sucessivos empréstimos em ouro a largo prazo, as quantias que forem sendo precisas para dar o conveniente desenvolvimento às obras do fomento de Angola a que o presente decreto se refere.

Art. 4.º O encargo de juro dos empréstimos, a que se refere o artigo anterior, não excederá a média das taxas do desconto oficial do Banco Emissor e da dívida flutuante interna na ocasião em que os empréstimos a levantar forem contratados, e períodos de amortização de cada um dêsses empréstimos não excederá sessenta anos.

§ 1.º Caso ao Govêrno não convenha fazer imediatamente um qualquer dos empréstimos a que se referem os artigos anteriores, poderá contratar um ou mais suprimentos a curto prazo, revestido das garantias e vantagens que as condições da ocasião reclamarem.

§ 2.º Os suprimentos a curto prazo, poderão ser encontrados no produto do empréstimo a longo prazo, a que disserem respeito, e a que se refere o presente artigo.

Art. 5.º Os encargos de juro e amortização, tanto dos suprimentos a curto prazo, como dos empréstimos a que se refere o artigo anterior, terão a garantia do Tesouro da Metrópole, que os inscreverá anualmente no seu orçamento como encargo obrigatório para o Estado.

Art. 6.º O fundo constituído nos termos do artigo antecedente será gerido pelo Conselho de Administração dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, ficando civil e criminalmente responsável quem quer que ordene, autorize ou por outro meio contribua para que alguma parcela do mesmo fundo seja desviada para fins não previstos neste decreto.

§ 1.º Os saldos do fundo, no fim de cada ano económico, passam como receita do mesmo fundo para o ano económico seguinte até completa execução das obras indicadas no artigo 1.º e inteira amortização dos respectivos encargos.

Art. 7.º O serviço dos empréstimos a que se referem os artigos anteriores será feito pela Junta do Crédito Público.

Art. 8.º É autorizado o governador geral de Angola a ordenar os regulamentos e adoptar todas as medidas necessárias para execução do presente decreto, submetendo os regulamentos à aprovação superior sem prejuízo da sua imediata execução.

Art. 9.º Fica revogada a legislação em contrário.

Tomás Cabreira.
Alfredo Augusto Lisboa de Lima.

61 — IMPRENSA NACIONAL — 1913-1914