

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 47

Senhores Deputados.—Por decreto de 28 de Novembro de 1902 foi concedido a Robert Williams e à companhia que elle formasse o direito de construção e exploração, por 99 anos, duma linha férrea que, partindo do Lobito, seguisse até a fronteira leste da provincia de Angola e se aproximasse, no seu *terminus*, do paralelo 12º de latitude sul.

O resgate da linha poder-se-ia fazer decorridos vinte anos, contados da data do contrato, isto é, em 1922; mas, por decreto de 9 de Abril de 1908, alterou-se esta importantissima cláusula e recusou-se para 1940 o direito de usar daquela faculdade, com grave prejuizo para o país.

A facilidade com que, por vezes, se cede a pretensões desta natureza occorrenos recordar que a mesma companhia tem o velho desejo de alterar a directriz da linha, *cortando e não aproximando-se do paralelo 12º*, junto do seu *terminus*, na fronteira leste, e bom é, portanto, que os respectivos Ministros estejam sempre de sobreaviso, visto o deferimento de tal pretensão ser não só lesivo para os interesses de Angola, mas representar uma infracção clara à disposição contratual.

A Companhia do Caminho de Ferro do Lobito emitiu £ 3.000:000 de acções, das quais 300:000 pertencem ao Govêrno Português, e £ 2.500:000 de obrigações.

Estas obrigações gozam dos beneficios da lei de 23 de Junho de 1913, que alterou o artigo 196.º do Código Commercial, permitindo às companhias concessionárias de caminhos de ferro nas colónias, sem subvenção ou garantia de rendimento ou de juro, que o capital obrigações seja superior ao capital realizado em acções e

dando-lhe como garantia de juro e amortização o rendimento líquido da exploração, com ou sem transferência, no todo ou em parte, do caminho de ferro e seus anexos para o poder dos obrigacionistas, de representantes destes ou de terceiros.

Ora desde que se saiba encontrarem-se todas as obrigações, ou quasi todas, em mãos de estrangeiros, desnecessário se torna frisar a particular delicadeza que o caso reveste.

E, tendo em atenção a situação difficil da companhia, a vossa comissão acha intelligente e de boa prudência a fórmula de solução proposta pelo titular da pasta das colónias.

Ponto está em que o Govêrno Português encare bem de frente este problema de tam alta magnitude e se prepare para usar do direito de opção que reputamos essencialissimo.

Doutra forma acumular-se hão os perigos existentes, que já não são pequenos.

A conclusão da construção do caminho de ferro exige uma quantia nunca inferior a £ 5.000:000, e tomando o Estado, como deve e se impõe, todas as obrigações, ficaremos em condições de superioridade sobre os obrigacionistas estrangeiros, afastando assim para longe todas as apreensões em relação ao futuro.

De resto, a provincia de Angola bem merece este auxilio da metrópole, auxilio que será largamente compensado, tanto mais que a capitalização é compensadora.

Asseguraremos assim, dentro dum prazo curto, a conclusão da linha, a principal artéria da provincia, que a deverá servir na sua maior profundidade. Garantido fica o desenvolvimento económico de

Angola e poderemos desde já encetar a serio os trabalhos de colonização do planalto de Benguela, com os seus 45:000 quilómetros quadrados convenientemente irrigados, e o solo próprio não só para culturas das regiões temperadas, mas ainda do algodão, plantas borrachíferas e tabaco.

Drenaremos também, com notável vantagem, pelo encurtamento do percurso, os produtos da África Central, carretando especialmente o cobre das ricas minas de Catanga.

É nossa convicção firme que a posse das regiões tropicais dependerá da posse dos planaltos aonde a raça branca se aclimata.

Tratemos, portanto, e sem perda de tempo, de nos preparar para a terrível luta de competência económica e expansão colonial que se vai desencadear.

Com estes fundamentos, a vossa comissão de colónias dá a sua plena aprovação à presente proposta de lei, e por isso a recomenda à esclarecida atenção desta Câmara.

Sala das sessões da comissão de colónias, 4 de Agosto de 1919.

Alvaro de Castro.

F. de Pina Lopes.

F. G. Velhinho Correia.

António José Pereira.

Prazeres da Costa.

Pedro Pita.

António Pires de Carvalho.

Francisco José de Meneses Fernandes Costa.

António de Paiva Gomes, relator.

Proposta de lei n.º 32-D

Senhores Deputados.—Atendendo a que a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela foi a única Companhia que se utilizou das disposições da lei de 23 de Junho de 1913;

Considerando os serviços prestados por esta Companhia ao desenvolvimento de Angola e ao abastecimento da metrópole, permitindo com a adopção de tarifas reduzidas, ou transporte de milhares de toneladas de produtos alimentícios;

Considerando ainda que devido à construção da linha tem aumentado consideravelmente a cobrança dos impostos no distrito de Benguela e facilitado o estabelecimento da rede de estradas no planalto daquela região;

Considerando que do prosseguimento e conclusão da via férrea ficará o litoral em comunicação directa com um dos mais ricos distritos mineiros do Congo Belga (Catanga), valorizando toda a extensa

zona que vai do litoral à fronteira leste;

Mas atendendo à impossibilidade em que a mesma Companhia se encontra de concluir a linha, se não lhe fôr concedido emitir obrigações, além da importância do capital realizado;

Tendo em atenção a conveniência de remover as dificuldades em que a Companhia se encontra de colocar as novas obrigações sem as condições concedidas pela citada lei às anteriores;

Considerando a importância capital que resulta para o fomento e economia de Angola da conclusão da linha férrea de Benguela;

Considerando que já se acham em exploração 519 quilómetros, tendo havido bastante dificuldade na sua construção;

Atendendo também às vantagens que podem resultar para o Estado ficar com o direito de opção na aquisição de todas ou parte das novas emissões de obrigações;

Atendendo ainda a que, com a sua construção até a fronteira, pode a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, dentro dalguns anos, realizar lucros que a compensariam das despesas feitas e que ao Estado daria também lucros, não só pela participação directa que neles tem como accionista que é, como pela percentagem de 5 por cento sôbre os lucros líquidos que tem conforme o contrato da concessão;

Atendendo, finalmente, a que a lei de 23 de Junho de 1913 não estabeleceu doutrina que não estivesse já aplicada na metrópole:

Tenho a honra de apresentar à vossa esclarecida consideração a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º Continua em vigor para a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela a lei de 23 de Junho de 1913, revogada pelo decreto com fôrça de lei n.º 4:826, de 30 de Junho de 1918, que permite às companhias concessionárias da construção e exploração dos caminhos de ferro nas colónias portuguesas, sem subvenção nem garantia de rendimento ou de juro, a emissão de obrigações para a construção, nos termos da mesma lei.

Art. 2.º O Governo Português fica com o direito de preferênciã na aquisição das novas obrigações, no todo ou em parte, que a Companhia emitir nos termos da lei de 23 de Junho de 1913.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Ministério das Colónias, 30 de Julho de 1919.

Alfredo Rodrigues Gaspar.

