



# DIÁRIO DO GOVÊRNO

Toda a correspondência, quer official quer relativa à assinatura do *Diário do Govêrno* e à publicação de anúncios, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional, bem como os periódicos que trocarem com o mesmo *Diário*.

ASSINATURAS		
As 3 séries . . .	Ano 24\$	Semestre . . . . . 12\$50
A 1.ª série . . .	» 11\$	» . . . . . 6\$00
A 2.ª série . . .	» 9\$	» . . . . . 5\$00
A 3.ª série . . .	» 7\$	» . . . . . 3\$50
Avulso: até 4 pág., \$05; cada fl. de 2 pág. a mais, \$03		

O preço dos anúncios é de \$24 a linha, accrescido de \$01(5) de selo por cada um, devendo viacompanhados das respectivas importâncias. As publicações literárias de que se recebam 2 exemplares annunciam-se gratuitamente.

## SUPLEMENTO

### SUMÁRIO

#### Secretaria de Estado das Colónias:

**Decreto n.º 4:600**, resgatando a concessão feita pelo contrato de 25 de Setembro de 1885 à Companhia dos Caminhos de Ferro Através da África, nos termos do artigo 30.º do mesmo contrato.

### SECRETARIA DE ESTADO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral das Colónias

Secretaria Geral

#### Decreto n.º 4:600

Usando da faculdade reservada ao Govêrno pelo artigo 30.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, e ressaltada no final do artigo 1.º do contrato de 20 de Outubro de 1894;

Considerando que se acha depositada a importância da anuidade do resgate, calculada nos termos do artigo 30.º do citado contrato de 25 de Setembro de 1885:

Em nome da Nação, o Govêrno da República Portuguesa decreta, e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É resgatada a concessão feita pelo contrato de 25 de Setembro de 1885 à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, nos termos do artigo 30.º do mesmo contrato.

Art. 2.º O Govêrno tomará posse imediata de toda a via férrea explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, de Loanda à estação de Lucala, com todo o seu material fixo e circulante, seus edificios e dependências de qualquer natureza que sejam, tudo indicado no dito contrato de 25 de Setembro de 1885, e especialmente no artigo 1.º e seus números, nos artigos 2.º, 12.º, 16.º e § único, 17.º e 19.º

§ único. Todo o carvão, coque ou outros abastecimentos serão avaliados e pagos pelo Govêrno na ocasião de

serem entregues, pelo preço da avaliação, nos termos do artigo 30.º do contrato de 25 de Setembro de 1885.

Art. 3.º O governador geral da provincia de Angola nomeará uma comissão de peritos para avaliarem o carvão, o coque ou outros abastecimentos pertencentes à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, para os efeitos do final do artigo 30.º do mencionado contrato de 25 de Setembro de 1885.

Art. 4.º O Govêrno explorará imediatamente a linha férrea de Loanda a Lucala e seus anexos.

Art. 5.º A Administração do Caminho de Ferro de Loanda a Lucala, passará imediatamente para o Conselho de Administração dos portos e Caminhos de Ferro de Angola.

Art. 6.º O inspector das Obras Públicas de Angola elaborará um inventário completo dos bens que passam para a posse do Estado por virtude deste decreto, e remetê-lo há à Secretaria de Estado das Colónias no mais curto prazo possível.

Art. 7.º O pessoal que serve actualmente na linha de Loanda a Lucala será mantido nos respectivos lugares, sob proposta do director dos Caminhos de Ferro de Angola, e será equiparado ao pessoal empregado nas linhas do Estado na provincia de Angola, para todos os efeitos, incluindo o da reforma, contando-se os anos que tiver servido, efectivamente, em África com a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

Art. 8.º Continua em vigor, para todos os efeitos deste decreto, o disposto no artigo 4.º da lei de 16 de Julho de 1885, ficando o Govêrno autorizado a satisfazer todos os encargos resultantes deste decreto.

Art. 9.º Ficam ressaltados todos os direitos do Estado ao pagamento integral das responsabilidades da Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África para com o Tesouro.

Art. 10.º Este decreto entra imediatamente em vigor.

Art. 11.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nele se contém.

Os Secretários de Estado de todas as Repartições o

façam publicar. Paços do Governo da República, 13 de Julho de 1918. — SIDÓNIO PAIS — *João Tamagnini de Sousa Barbosa* — *Alberto Osório de Castro* — *Amílcar de Castro Abreu e Mota* — *Joaquim do Espírito Santo Lima* — *Joaquim Mendes do Amaral* — *Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá* — *José Alfredo Mendes de Magalhães* — *Henrique Forbes de Bessa* — *Eduardo Fernandes de Oliveira*.

## DOCUMENTO N.º 1

**Contrato para a construção e exploração do Caminho de Ferro de Loanda a Ambaca, de 25 de Setembro de 1885**

Artigo 30.º Em qualquer época, depois de terminados os vinte e cinco primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponda aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade, que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomada para base deste cálculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço por que se efectuar a adjudicação.

Neste preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque, ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado, e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues pelo preço da avaliação.

## DOCUMENTO N.º 2

**Contrato modificando o concessional para a linha de Ambaca, de 20 de Outubro de 1894**

Artigo 1.º A companhia fica obrigada a ter concluída, e em exploração, toda a linha férrea da sua concessão dentro do prazo de três anos a contar da assinatura do presente contrato. Este prazo fica substituindo o fixado no artigo 52.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 para todos os efeitos, *menos quanto à faculdade de remissão que o Estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato.*

## DOCUMENTO N.º 3

**Parecer da comissão de 1909**

O artigo 30.º do contrato de concessão de 25 de Setembro de 1885 dá ao Governo a faculdade de em qualquer época resgatar a concessão inteira, depois de terminados os primeiros vinte e cinco anos, *a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha.*

A Companhia estava obrigada a submeter à aprovação do Governo dentro do prazo de um ano, a contar da assinatura do contrato de concessão, isto é, até 25 de Setembro de 1886, o traçado geral da directriz de toda a linha entre Loanda e Ambaca com o projecto definitivo da primeira secção (artigo 50.º).

A construção devia começar no prazo de seis meses, contados da aprovação do projecto definitivo da primeira secção (artigo 51.º), e devia estar concluída no prazo de quatro anos, contados da data em que a empresa era obrigada a começar a mesma construção (artigo 52.º). Por portaria de 5 de Outubro de 1886 foi, porém, pror-

rogado até 21 de Março de 1887 o prazo para aprovação do traçado geral da directriz e do projecto da primeira secção, com a cláusula de que a Companhia ficava obrigada a dar imediato começo à construção, quando aprovado o projecto definitivo da primeira secção. *prescindindo, portanto, do prazo de seis meses que lhe era concedido pelo artigo 51.º supracitado.*

Em portaria de 30 de Outubro de 1886 o governador geral da provincia de Angola aprovou, na sua generalidade, o projecto definitivo da estação *terminus* em Loanda e do lanço entre o Alto do Mahungo e Quifandongo, na extensão de 13:500 metros. Por portaria provincial de 12 de Março de 1887 foi aprovado o projecto definitivo do lanço entre Quifandongo e Cabiri, na extensão de 40 quilómetros. Tendo-se suscitado dúvidas sobre o melhor traçado entre Loanda e o Alto do Mahungo, e tendo o Governo resolvido essas dúvidas, por portaria provincial de 25 de Agosto de 1887, foi aprovado o projecto definitivo desse lanço.

Tendo ficado aprovados em 25 de Agosto de 1887 todos os projectos da primeira secção da linha, pela aprovação dada nessa data ao projecto do lanço entre Loanda e Mahungo, devia, nos termos da portaria, começar a construção desde logo, para estar concluída no prazo de quatro anos, isto é, em igual dia e mês de 1891. Podendo o Governo resgatar a concessão no fim de vinte e cinco anos, contados do prazo estabelecido para a conclusão da linha, tem o Governo o direito de fazer o resgate a contar de 25 de Agosto de 1916.

Pelo artigo 1.º do contrato de 20 de Outubro de 1894 foi prorrogado por três anos, a contar dessa data, o prazo para a conclusão da linha, declarando-se que este prazo ficava substituindo o fixado no artigo 52.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 para todos os efeitos. *menos quanto à faculdade de remissão que o Estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato* 1.

Antes de expirar o referido período de vinte e cinco anos, isto é, antes de Agosto de 1916, não poderá, porém, o Governo fazer o resgate da linha sem o assentimento da Companhia.

O artigo 30.º do contrato de concessão de 25 de Setembro de 1885 precéitua o seguinte: «Para determinar o preço da remissão, toma-se o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido aquele em que a remissão deva efectuar-se, deduz-se desta soma o produto líquido que corresponda aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade que o Governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior ao produto líquido do último dos sete anos, tomado para base deste cálculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço por que se effectuou a adjudicação. Neste preço não é incluído o valor do carvão, coque ou abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação 2».

1 Por portaria de 30 de Outubro de 1897 foi prorrogado até 20 de Outubro de 1899 o prazo para a conclusão da linha férrea, nos demais termos e condições constantes dos contratos de 25 de Setembro de 1885 e 20 de Outubro de 1894.

2 No caso de remissão não tem, portanto, o Governo de pagar o material circulante, que passa com a linha para a posse do Estado. Se, porém, a Companhia conservar a linha até expirar o prazo da concessão, entregará todo o material circulante, e, assim como o valor deste como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregar ao Governo ser-lhes hão pagos segundo a avaliação dos louvados» (artigo 29.º do contrato de 25 de Setembro de 1885).

Se a faculdade de resgate da linha em vez de 1916 começasse em 1 de Julho de 1908, data até onde vão as contas apresentadas neste relatório, a anuidade do resgate seria o mínimo fixado no artigo 30.º, isto é, 6 por cento do capital desembolsado, na razão do preço por que se effectuou a adjudicação ou

$$0,06 \times 19:999\$000 \times 364 = 436:778\$160 \text{ réis}$$

No ano de 1916, começo do período em que o Governo têm a faculdade de resgatar a linha férrea, a anuidade será certamente a mesma, porquanto não se pode presumir que a receita exceda 2:666\\$533 réis por quilómetro.

Os encargos pelo contrário achar-se hão então consideravelmente aumentados com os juros de dívidas, para cujas amortizações não há sobras, com os *deficits* da exploração em África e com as despesas na Europa,

Tudo isto mostra a conveniência para todos de que, com a maior brevidade possível, uma resolução sobre o assunto ponha termo a um estado de cousas que se agravava dia a dia.

Sala das sessões da comissão, 27 de Abril de 1909.—  
*Ernesto Madeira Pinto*—*Joaquim Pires de Sousa Gomes*—*António Osório Sarmento de Figueiredo*—*Visconde de Carnaxide*—*José Navarro de Andrade*—*Manuel da Terra Pereira Viana*.

#### DOCUMENTO N.º 4

Conclusões do relatório da comissão nomeada por portaria de 4 de Junho de 1918, referentes ao resgate

9.º Que o Governo pode resgatar a linha, sem tomar responsabilidades para com os *trustees*;

10.º Que é urgente para Portugal entrar imediatamente na posse da linha de Ambaca.

Lisboa, 12 de Junho de 1918.—*Alfredo Augusto Lisboa de Lima*—*Jorge de Vasconcelos Nunes*—*Alberto Aureliano da Silveira da Costa Santos*—*Manuel M. A. da Silva Bruschy*—*José de Almada*.

#### DOCUMENTO N.º 5

Parecer da Procuradoria Geral da República.—2.ª secção.—N.º 105.—Ex.º Sr. Secretário de Estado das Colónias.—Mandou V. Ex.ª ouvir esta Procuradoria sobre dois pontos:

1.º Se à face dos contratos de 25 de Setembro de 1885 e 20 de Outubro de 1894 o Governo pode usar da faculdade de resgatar a concessão do caminho de ferro feita à Companhia dos Caminhos de Ferro através de África.

Quanto a este ponto já esta Procuradoria emitiu parecer, que mantém, na consulta dirigida ao Ministério das Colónias em 7 de Novembro de 1917, que se transcreve:

«Não há dúvida de que o Governo, ao estabelecer na concessão de 25 de Setembro de 1885 para a construção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca que poderia resgatar essa concessão em qualquer época depois de terminados os primeiros vinte e cinco anos a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, tinha em mente que a Companhia exploradora colheesse os benefícios da exploração durante vinte e cinco anos.

Mas não é menos certo que o Governo esperava e contava que a mesma Companhia construísse a linha no prazo estabelecido na concessão, o que ela não fez, antes foi pedindo sucessivas prorrogações do dito prazo.

E porque essas prorrogações e consequente demora na construção da linha prejudicavam não só directamente a economia e o progresso da provincia de Angola, mas também directamente o Estado nos seus direitos, este no contrato de 20 de Outubro de 1894 se acautelou, concedendo a prorrogação por três anos do prazo marcado para a conclusão da linha, mas estabelecendo que essa prorrogação era feita sem prejuízo da faculdade de remissão que o Estado reservara pelo artigo 30.º da concessão de 25 de Setembro de 1885. Este contrato de 1894, em que a Companhia outorgou o que ela aceitou, não pode a mesma Companhia iludí-lo sem sofismá-lo.

A cláusula aceite obriga as partes contratantes.

Assim pois é seu parecer que o Estado têm o direito de resgatar aquela linha férrea desde 25 de Agosto de 1916, porque em 25 de Agosto de 1887 foi aprovado o projecto definitivo do último lance da 1.ª secção da linha e a sua construção devia iniciar-se imediatamente e concluir-se toda ella dentro de quatro anos, ou seja até 25 de Agosto de 1891. Dessa data se têm que contar os vinte e cinco anos, findos os quais o Estado tinha o direito de resgate.

Aquella cláusula do contrato de 1894 não foi modificada posteriormente e está em seu pleno vigor».

2.º Se à face das leis o direito de remir a concessão pode ficar dependente de arbitragem.

No artigo 68.º do contrato de 25 de Setembro de 1885 diz-se:

«Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Empresa sobre a execução deste contrato serão decididas por árbitros».

Sem necessidade de apreciar se tal cláusula foi ou não legalmente autorizada, ou por outra, se o Governo estava ou não autorizado a estabelecer a arbitragem, direi que tal arbitragem, válida que fôsse, não é de aplicar ao caso de remissão ou resgate. O resgate não é execução do contrato, bem ao contrário representa o fim da concessão e dissolução do contrato.

É um direito de que o Estado pode usar nos termos dos contratos sem que ninguém o possa estorvar de tal fazer.

É mais longe vão os tratadistas de direito administrativo que, reconhecendo que o Estado não pode prescindir do direito de reformar os serviços públicos, sustentam que o Estado, mesmo quando se não tenha estipulado a cláusula do resgate ou antes de expirado o prazo depois do qual o resgate só pode effectuar, pode resgatar qualquer concessão em qualquer tempo, tendo o concessionário em tal caso direito a haver do Estado, além da indemnização propriamente dita de resgate, mais uma indemnização pelo prejuízo especial que de tal acto resulte e com o qual o concessionário não contava. (*Gaston Jèze, Os principios gerais de direito administrativo*, p. 294, nota 1).

Ora, se o resgate é um direito emanante ao Estado, o seu uso não pode estar sujeito a arbitragem (artigos 13.º e 14.º do Código Civil).

Em resumo e concluindo:

Nem em face dos principios do direito administrativo e civil, nem em face do artigo 69.º do contrato de 1885 pode ficar dependente de arbitragem o uso do direito que o Estado tem de remir a concessão feita à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

Este parecer foi votado por unanimidade na conferência da Procuradoria Geral da República.

Saúde e Fraternidade.

Procuradoria Geral da República, 29 de Junho de 1918.—O Procurador Geral da República, *Azevedo e Silva*.

## DOCUMENTO N.º 6

## Segundo nota fornecida pela Secretaria de Estado das Finanças

A posição financeira da Companhia de Ambaca para com o Governo era, em 31 de Dezembro último, esta:

Pela dívida confessada no contrato de 24 de Outubro de 1894. . . . .	715.108\$10
Pelas responsabilidades além dessa, coupon, montepio e Banco de Portugal. . . . .	5:660.759\$51
Total . . . . .	<u>6:375.867\$61</u>

## DOCUMENTO N.º 7

## Extracto do «Relatório acerca do estudo dos problemas coloniais», publicado em 1913 pela Sociedade de Geografia

Muito seria para desejar, com efeito, que uma só entidade a explorasse em toda a sua extensão, e, não querendo entrar aqui na apreciação da chamada questão de Ambaca, não podemos deixar de frisar a imperiosa necessidade que há em a solucionar, de forma a que este caminho de ferro, que já conta 504 quilómetros, seja um verdadeiro elemento de fomento da província de Angola.

Da publicação feita pelo Ministério das Colónias sobre a «Questão de Ambaca», vamos reproduzir os seguintes períodos da informação do chefe interino da 4.ª Repartição da Direcção Geral das Colónias, que vem corroborar o que deixamos dito, defendendo a necessidade de se solver a «Questão de Ambaca»:

«A permanecer nesta situação é insustentável, como é contrário a todas as boas normas de administração manter a exploração actual, feita parte pela Companhia e parte pelo Estado. Com efeito, os primeiros 364 quilómetros são explorados pela Companhia entre Loanda e Lucala, e a parte restante, na extensão de 140 quilómetros, está sendo explorada por administração.

Esta anomalia tem, como não pode deixar de ter, funestas consequências para os serviços de exploração, nos quais não pode haver unidade nem harmonia.

Se uma só entidade explorasse a linha, daí adviria grande economia que podia ser aproveitada para normalizar o actual regime de tarifas, beneficiando assim a agricultura e o comércio, sobretudo no tráfego descendente, favorecendo muitos géneros pobres do interior, que só podem canalizar-se para o litoral sendo mínimos os encargos das tarifas.

Por todos estes motivos e muitos outros inteiramente ligados com os diversos serviços de exploração dum caminho de ferro, é forçoso e indispensável unificar a exploração da linha, entregando-a a uma só entidade, o Estado ou a Companhia».

## DOCUMENTO N.º 8

## Extracto do relatório, acerca da linha de Ambaca, do director dos Caminhos de Ferro de Ambaca, António Armindo de Andrade, de Março de 1914.

Tudo isto serve para demonstrar *à posteriori* como disse, que a exploração da linha está muito longe do que deve ser, e as causas disso provêm de:

- 1.º A linha estar em mau estado e ser de carril muito leve;
  - 2.º O material de tracção ser antiquado e de fraca potência de tracção;
  - 3.º O material circulante estar já muito velho e ser de tipos absolutos, apresentando muitos vagões uma capacidade de transporte igual ou pouco superior à tara.
- Sendo assim, verifica-se que as condições do arti-

go 56.º do contrato de 1885 não se realizam. Quer dizer: «a empresa não tem conservado, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea, assim como o material circulante em perfeito estado de serviço».

## DOCUMENTO N.º 9

## Extracto do relatório do governador geral de Angola de 24 de Fevereiro de 1918

Cópia.—Serviço da República—Governo Geral de Angola.—Repartição do Gabinete—N.º 10.—Ex.º Sr.

É em face do desenvolvimento que aponto a V. Ex.ª, em resumo, a Companhia de Ambaca nenhum interesse manifesta pela linha, pelo tráfego, os cais abarrotam de mercadorias, sendo necessário muitas vezes uma e duas renovações da sacaria dos géneros que se encontram nos diversos cais, esses géneros muitas vezes apodrecem, e os prejuizos que a agricultura, o comércio e o próprio Estado têm são importantíssimos. Informo V. Ex.ª que até os últimos acontecimentos de Janeiro findo, a Companhia sómente fazia semanalmente, de Lucala para baixo, cinco combóios, facto este tam pouco justificado, que após esse movimento e antes mesmo do empréstimo da nossa locomotiva e seis vagões, a Companhia passou a realizar um número de combóios duplo do anterior. Das 14 locomotivas que a Companhia dizem possuir, embora algumas em reparações, sómente duas estavam realmente em serviço do tráfego do Lucala e Cazengo. As duas máquinas recentemente chegadas a Loanda ainda não ousaram transpor a ponte do Luinha. Esta é a situação presente, situação que só se pode agravar dia a dia, a não ser que a Companhia modifique de *fond en comble* a sua tradicional orientação, o que não será de presumir . . . . .

Ela não o tem, é um facto, mas a colónia é que mal pode suportar este fardo pesadíssimo, este entrave ao seu desenvolvimento, quando lhe abrimos novos horizontes à sua actividade, à sua iniciativa, quando a colónia pretende entrar numa era nova de trabalho fecundo.

24 de Fevereiro de 1918.

O Governador Geral, interino, Jaime de Moraes.

## DOCUMENTO N.º 10

## Extracto do relatório da comissão nomeada em 26 de Junho de 1918, para nos termos do contrato calcular a anuidade de resgate do caminho de ferro de Ambaca.

Cópia.—Ex.º Sr. Secretário de Estado das Colónias. . . . .

O produto líquido, que deve constituir a anuidade é, portanto, P=436.778\$16—109.200\$ + 154.355\$81(6)—488.933\$97(6). Como esta quantia é superior ao limite mínimo previsto no contrato de 1885, a anuidade é:—A=488.933\$98.—Salvo a correcção originada pela cifra definitiva do aumento de receita da tarifa em 1917—1918.

Saúde e Fraternidade.

Lisboa, 3 de Julho de 1918.—Ex.º Sr. Secretário de Estado das Colónias.—A Comissão, J. Fernando de Sousa — António dos Santos Lucas — António dos Santos Viegas (com declarações da página 7) — Alberto Aureliano da Silveira Costa Santos — João Baptista de Almeida Azev.

Declaro ampliar o último período da página 6 com o seguinte:

«E com a restrição do complemento R a corrigir ser aplicado conforme os privilégios fixados na carta de lei de 13 de Setembro de 1897 e no contrato de 7 de No-

vembro de 1902. aprovado pelo decreto de 13 de Novembro do mesmo ano».

Lisboa. 3 de Julho de 1918.—*António dos Santos Viegas.*

DOCUMENTO N.º 11

**Extracto do telegrama do Governador Geral de Angola**

Cópia.—Telegrama vindo de Loanda em 8/9 de Julho de 1918.—Secretário Estado Colónias.— . . . . .

. . . . .

Considero, como toda colónia, impossível desenvolvimento económico, distrito Cuanza, norte Lunda, sem modificação radical, situação C. F. Loanda Ambaca. Todo norte colónia tem opinião unânime problema C. F. Loanda Ambaca é seu problema máximo. Colónia considera necessário, julga indispensável que linha C. F. Loanda Ambaca tenha urgente inadiável utilidade pública. Neste correio envio esclarecendo este telegrama. Referência seu telegrama 1:869 transmiti Inspector Obras Públicas.—*Governador Geral.*

