

# ÍNDICE

<b>Prólogo</b> .....	9
Londres, 28 de abril de 1932	
<b>Capítulo um: 1924</b> .....	11
Lisboa, 24 de novembro • Paris, 28 de novembro • Lisboa, 30 de novembro • Berlim, 1 de dezembro • Haia, 2 de dezembro • Haarlem, 2 de dezembro • Londres, 4 de dezembro • Lisboa, 5 de dezembro • Haia, 5 de dezembro • Lisboa, 7 de dezembro • Haia, 13 de dezembro • Londres, 17 de dezembro • Haia, 18 de dezembro • Lisboa, 22 de dezembro	
<b>Capítulo dois: 1925</b> .....	103
Londres, 6 de janeiro • Lisboa, 13 de janeiro • Londres, 10 de fevereiro • Haia, 11 de fevereiro • Lisboa, 16 de fevereiro • Lisboa, 1 de março • Lisboa, 15 de abril • Paris, 29 de abril • Londres, 9 de maio • Haia, 21 de maio • Lisboa, 28 de maio • Haia, 26 de julho • Londres, 29 de julho • Lisboa, 1 de agosto • Londres, 6 de agosto • Haia, 8 de agosto • Carlsbad, Checoslováquia, 12 de agosto • Paris, 27 de agosto • Londres, 29 de agosto • Lisboa, 14 de setembro • Angola, 8 de outubro • Londres, 9 de outubro • Haia, 10 de outubro • Lisboa, 12 de novembro • Angola, 14 de novembro • Lisboa, 23 de novembro • Porto, 4 de dezembro • Haia, 5 de dezembro • S.S. Woerman, 6 de dezembro • Lisboa, 6 de dezembro • Londres, 9 de dezembro • Lisboa, 12 de dezembro • Londres, 12 de dezembro • Lisboa, 14 de dezembro • Lisboa, 24 de dezembro • Londres, 28 de dezembro	
<b>Capítulo três: 1926-1932</b> .....	225
Haia, 11 de janeiro • Lisboa, 13 de janeiro • Haia, março • Lisboa, 28 de maio • Haia, 26 de novembro • Helsa, Alemanha, maio de 1927 • Londres, julho • Lisboa, 27 de abril de 1928 • Lisboa, 31 de maio • Londres, 29 de novembro	

• Paris, janeiro de 1929 • Nice, abril • Londres, 9 de novembro • Lisboa, dezembro • Lisboa, 6 de maio de 1930 • Lisboa, 11 de maio • Londres, 24 de novembro • Lisboa, janeiro de 1931 • Londres, 26 de março • Londres, 6 de julho • Londres, 28 de abril de 1932

**Epílogo: 1932-1964** ..... 303

Berlim, 20 de setembro • Seaford, Sussex, Inglaterra, 22 de dezembro de 1933  
• Lisboa, 1935 • Berlin, 29 de agosto de 1936 • Lisboa, 7 de maio de 1945  
• Cannes, 13 de fevereiro de 1960 • Londres, 17 de março • Lisboa, 30 de março  
• Caracas, Venezuela, maio de 1964 • Londres, 30 de julho • Lisboa, agosto  
• Haarlem, 24 de agosto • Haia, 25 de agosto

**Anexo: Uma testemunha especial** ..... 339

Notas de Fernando Pessoa sobre o julgamento de Alves dos Reis

**Agradecimentos** ..... 349

## PRÓLOGO

LONDRES, 28 DE ABRIL DE 1932

Até ao último dia do julgamento na Câmara dos Lordes nenhum dos cinco Lordes da Lei tinha produzido uma síntese superlativa do caso.

Naquele dia, no plenário da Câmara dos Lordes, a sublime sede gótica dos pares do reino, o barão Macmillan de Aberfeldy finalmente corrigiu a omissão.

Ele declarou que o mais supremo tribunal de apelação do Império deliberava sobre «um crime para cuja conceção singela e audaciosa dificilmente se encontraria um paralelo».

Na pequena tribuna de imprensa no extremo norte do amplo salão, os repórteres impressionaram-se com o elogio e a sua extravagante sintaxe. O único a divergir foi um repórter londrino desempregado que assistia às longas séries de sessões a pedido de Edgar Wallace, escritor de romances policiais e de mistério extremamente prolífico nos anos 1920.

Aos 14 anos, Wallace trabalhara como revisor de provas para a Waterlow & Sons, a empresa vítima do crime, por um salário de quatro xelins e meio [cerca de um dólar] por semana. Ao longo dos anos o escritor acompanhara o caso motivado pela empatia e pelo interesse profissional. Anunciara em várias ocasiões a intenção de publicar um livro sobre o tema. Mas, em fevereiro de 1932, morreu em Hollywood, sem o escrever.

Naquela manhã, após os Lordes proferirem o seu veredito, o amigo de Wallace confidenciou a outro repórter:

- Ah! De qualquer modo, o Dickie jamais teria escrito esse livro.
- Por que não? Este é um dos casos mais extraordinários...
- Extraordinário demais... imagina um desses artistas de rua, em Londres, que ganhe a vida a desenhar repetidamente o pôr do sol, com giz colorido. Tu passas, olhas e, porque te agradam a simplicidade e o colorido vívido obtido pelo artista no desenho, deixas algumas moedas no seu chapéu. Então, numa tarde de verão, cai uma chuva miudinha. Quando a calçada seca, o artista pega no seu giz colorido e dá início a mais um pôr do sol. De repente, percebe que ninguém o observa e levanta os olhos. No céu, dois magníficos arco-íris com maravilhosos tons de violeta e vermelho. Na calçada, o artista sabe que não pode rivalizar com *aquilo*. Guarda, então, o chapéu e o giz e vai-se embora. Pois bem, se o Dickie tivesse escrito sobre este caso, todas as histórias que inventara até então pareceriam um desrespeito aos seus leitores. Como o artista de rua, Wallace sabia reconhecer quando tinha sido completamente superado!

## CAPÍTULO UM: 1924

LISBOA, 24 DE NOVEMBRO DE 1924

Às 22h00, um jovem português, comerciante e fumador inveterado, que se encontrava à beira da falência e da desonra, sentou-se diante da máquina de escrever no seu escritório a fim de arquitetar um crime impossível.

Martelou sem descanso as antiquadas seis filas de teclados da sua *Smith* 1918. Os seus cinco funcionários – um gerente, três escriturários e uma datilógrafa – havia muito tinham deixado o escritório, localizado no segundo andar de um prédio da Baixa, o desértico centro comercial de Lisboa. Às 23h30, finalizou as quatro páginas do documento que o ajudariam a tornar-se, no prazo de um ano, o homem mais rico de Portugal e, em dois, o mais rico e o mais poderoso. Tinha, então, 28 anos de idade.

A maioria dos grandes criminosos de colarinho branco da era moderna opera *de dentro*, como *insider* numa grande organização, valendo-se de uma posição de confiança para perpetrarem fraudes e desfalques. Falsários e falsificadores bem-sucedidos, atuam *de fora*, como *freelancers*, e fiam-se em habilidades refinadas, no zelo desmedido pelos detalhes e em parceiros bem treinados para obterem as condições favoráveis à sua atividade.

Artur Virgílio Alves dos Reis, o amador que concebeu o crime, não possuía nenhuma dessas vantagens. Para as suas vítimas – o Banco de Portugal e o mundo dos impressores de papel-moeda –, ele era um completo estranho e, naquela altura, em 1924, encontrava-se

praticamente sem dinheiro. Além de não se destacar por nenhuma habilidade criminoso, negligenciava os detalhes frequentemente. Além disso, os três homens que escolhera para o auxiliar não podiam conhecer toda a verdade, pois qualquer um com um mínimo de bom senso veria que aquele esquema delirante não tinha a menor hipótese de sucesso.

A despeito da sua evidente desqualificação, Alves dos Reis foi bem-sucedido. Triunfou porque tinha a imaginação fértil dos ignorantes, a segurança dos desinformados e a sorte absurda dos principiantes.

A enorme repercussão do seu êxito deu a Portugal o pior choque económico desde o grande terramoto de 1755: deu origem à mais duradoura ditadura do nosso tempo, arruinou o *Mayor* de Londres, decretou a falência de uma das maiores empresas impressoras do mundo e culminou num dos processos mais longos e custosos da história judiciária da Inglaterra.

O brilhante esquema de Alves dos Reis teve reflexos duradouros, que por décadas interferiram na vida da mais prestigiada atriz holandesa, na prosperidade de várias famílias portuguesas, na afluência de um fabricante francês de aparelhos elétricos e, até mesmo, nos ásperos debates nas Nações Unidas sobre a Angola portuguesa.

Quase todos os criminosos são imitadores sem imaginação. Fazem o que outros criminosos fizeram antes deles. Os mais espertos trazem alguma inovação técnica, planeiam de modo mais elaborado, calculam com maior cuidado. Apesar disso, durante o século XIX, comboios de transporte de valores foram assaltados centenas de vezes e caixas-fortes de bancos aparentemente inexpugnáveis foram rotineiramente violadas nos fins de semana. Desde que os chineses inventaram o papel-moeda, não há sequer uma nota que não tenha sido falsificada. E, numa rotina similar, falsificam-se milhares de cheques todas as semanas. O crime de Alves dos Reis, todavia, além de *já* ter sido feito antes, apresentava também uma limitação intrínseca: não poderia ser repetido. Era – e é – o crime único, algo tão raro que ocorre apenas uma vez na história de uma civilização. Ele concebeu e executou um plano perfeito de falsificação.

Qualquer pessoa medianamente inteligente é capaz de perceber os três grandes obstáculos com os quais se defronta um falsificador.

Para início de conversa, as matrizes de notas que fizer ou obtiver jamais chegarão perto, em qualidade, às do próprio Estado. Afinal, não é verdade que os melhores gravadores e impressores preferiram a segurança de um bom emprego no governo ou num banco à existência clandestina e miserável de um criminoso autônomo? Matrizes grosseiras resultam em notas grosseiras, logo, um caixa de um banco ou um vendedor atento identificam as notas falsas. E rapidamente todo o aparato de segurança do Estado se vira contra o falsificador.

Tome-se o segundo grande obstáculo: quem se pode recrutar para correr o risco de passar as notas falsas em pequenos estabelecimentos comerciais e restaurantes? Para isso, só se pode contar com os marginais do submundo, os vencidos da vida, cuja própria aparência é suficiente para que o mais negligente comerciante examine com redobrada atenção uma nota que lhe caia nas mãos. Há ainda os criminosos que adquirem as notas por atacado, com grandes descontos, os quais põem em risco o próprio falsificador devido à sua natural ansiedade para se livrar rapidamente das notas, e assim despertam de imediato a atenção dos bancos e do governo.

No fim, há a inevitabilidade do inquérito, prisão e condenação. A falsificação de dinheiro representa para o Estado uma ameaça só comparável ao crime de traição. Aos falsificadores aplicam-se penas severas e rápidas. Além de uma questão restrita à justiça, e muito mais do que um problema de imagem para o Estado, trata-se de *autodefesa*. O funcionário que se corrompe, o homem que mata o amante da mulher ou o vigarista que aplica um golpe na empresa, todos podem esperar e, até mesmo, comprar a indulgência. No entanto, nenhum Estado admitirá qualquer indulgência em casos de falsificação, quer de um punhado de moedas, quer de um milhão de cédulas de dinheiro.

Esses três obstáculos são bastante óbvios, e muitos dos melhores profissionais do crime ousaram enfrentá-los no passado. Todavia, Artur Virgílio Alves dos Reis foi o primeiro a encontrar soluções eficazes. Elaborou um esquema de falsificação perfeitamente lógico. Até mesmo os seus inimigos – e, naturalmente, havia muitos – foram obrigados a reconhecer o brilho desconcertante e a lógica luminosa do seu plano. O Estado, na condição de seu principal inimigo, assim

se manifestaria, muito mais tarde, por intermédio de um dos seus mais eloquentes representantes:

Para Alves dos Reis não havia o que se costuma chamar de dificuldade lógica. Nele, a concepção precedia imediatamente a execução. ... Dotado de uma imaginação extremamente fértil e de atividade mental assombrosa e quase febril ... jamais perguntou a si mesmo se uma ideia que lhe passava pela cabeça era exequível.

... Tudo o que imaginava lhe parecia possível e, até mesmo, fácil. Tal como os movimentos de sístole e diástole do ciclo cardíaco, a sua espantosa atividade e ilimitada ousadia nada mais eram que dois aspetos motores da deslumbrante vivacidade das suas imagens mentais e da profunda escuridão em que mergulhavam as suas inibições residuais.

\* \* \*

Alves dos Reis nasceu em 8 de setembro de 1896, numa família de classe média com reivindicações remotas de grandeza histórica. Embora o seu pai, Augusto Guilherme Alves dos Reis, fosse um contabilista autodidata que chegara a sócio de uma casa funerária no bairro de Santiago, em Lisboa, jamais permitiu que o jovem Alves dos Reis esquecesse que o seu pai era primo do grande almirante Reis, que dava nome a uma avenida importante da capital portuguesa.

Além da funerária, o velho Reis tinha outros interesses comerciais, entre os quais o de emprestar dinheiro. Em 1914, quando o seu filho deveria seguir para a universidade após concluir os estudos no liceu local, perdeu todas as economias da família num investimento na Companhia Portuguesa de Petróleo, que, na sua busca por óleo natural, escavara uma quantidade grande demais de poços secos em Angola.

Por um ano, o jovem Alves dos Reis frequentou um curso de engenharia prática, que logo abandonou para se casar. Conheceu Maria Luzia Jacobetti d'Azevedo durante um piquenique numa praia próxima de Cascais. Ela era filha do encarregado de uma firma britânica de especialistas aduaneiros em Lisboa. Como Alves dos Reis, ela também tinha um parente famoso: o seu bisavô fora um importante

e prolífico dramaturgo italiano chamado Jacobetti. Ela frequentara uma escola francesa feminina, onde aprendera a ler, a escrever, a tocar piano e a falar francês.

Aos 20 anos de idade era quatro meses mais nova do que o noivo, e razoavelmente atraente, com as maçãs do rosto salientes, nariz levemente protuberante e queixo delicado. Como muitas mulheres portuguesas, era baixa e com um ligeiro peso a mais. Estava de facto apaixonada pelo seu noivo, de voz grave e sempre bem vestido. Ele tinha cerca de 1,70m de altura, porém os ombros muito largos conferiam-lhe uma aparência mais atarracada. Ainda antes dos 20 anos começou a perder cabelo e, para esconder a florescente calvície, passou a repartir o cabelo ao meio.

Após um ano de noivado, Artur e Maria casaram-se em agosto de 1916. Como ainda não haviam completado 21 anos, para que o casamento se realizasse foi necessária a autorização dos pais, através da «emancipação» de ambos.

Em 1916, Portugal entrou na Primeira Guerra Mundial ao lado dos Aliados. Em vez de seguir para a frente europeia, o recém-casado Alves dos Reis não teve dificuldades em, arditamente, obter permissão para ir para Angola. Antes de partir, preparou um documento que viria a garantir-lhe grande respeito na colónia: um diploma – N. 2.148 – da «Escola Politécnica de Engenharia» da Universidade de Oxford. O facto de tal escola jamais ter existido não era importante.

Para os dizeres do documento, que datou de março de 1916, simplesmente traduziu o diploma que um conhecido obtivera na Universidade de Coimbra. O grau de bacharel, afirma o texto, era conferido a Alves dos Reis pela sua aplicação nas disciplinas de:

Ciência da engenharia, geologia, geometria, física, metalurgia, matemática pura, matemática, paleografia, engenharia eléctrica, engenharia mecânica, matemática aplicada, química, física experimental, mecânica aplicada, física aplicada, engenharia civil geral, engenharia civil e mecânica, engenharia geral, desenho de projeto mecânico e civil.

Além disso, estava habilitado «a dirigir quaisquer atividades relacionadas ao grau em que se especializara». Em resumo, tudo estudara e poderia fazer qualquer coisa.

O diploma ostentava a assinatura do «diretor da politécnica», Henry Spooner, e do «reitor da universidade», John D. Peel. A ele se anexaram um glorioso e criativo «Selo de Ouro da Universidade de Oxford» e o carimbo da «Escola Politécnica de Engenharia».

Em julho de 1916, Alves dos Reis fez uma cópia do diploma autenticada por um notário tolo e negligente de Sintra, a fim de que aqueles que não confiassem plenamente num diploma estrangeiro pudessem comprovar a sua autenticidade, visto que estava atestada por um notário português.

Em novembro de 1916, Alves dos Reis levou a sua noiva para Angola, na Costa Oeste de África, a sul do Congo Belga. Ao chegar a Luanda, capital e principal porto do país, arranhou sem dificuldade um emprego no Departamento de Obras Públicas, no qual era responsável pela aprovação dos projetos de construção e de desenho de esgotos.

Angola tem a forma aproximada de um retângulo de cerca de um milhão de quilómetros quadrados – 14 vezes maior do que a metrópole, Portugal. Quando Alves dos Reis ali aportou, havia cerca de 20 mil brancos, 10 mil mulatos e 3 milhões de negros nativos, pejorativamente chamados de «jagas». Em 1916, como não tinha carvão ou ferro, Angola era essencialmente agrícola. Exportava café, milho, algodão, açúcar, tabaco e arroz.

Como único indivíduo a possuir um diploma de Oxford em Angola, Alves dos Reis rapidamente sentiu necessidade de procurar novas oportunidades, além do seu emprego enfadonho no Departamento de Obras Públicas. Arranjou uma colocação como engenheiro-chefe nas oficinas de reparos da via férrea local. Ali trabalhava das 5h às 9h, quando então se dirigia para a repartição pública.

Naquela época, em Angola, poucas estradas faziam a ligação entre as fazendas e os mercados, e a maioria dos colonos dependia da ferrovia para escoar os seus produtos para o porto de Luanda. O problema era que havia poucas locomotivas em operação. A maior parte encontrava-se parada porque não se conseguia comprar peças de reposição da fábrica na Bélgica, que estava devastada pela guerra.

Reis rapidamente percebeu que o trabalho burocrático no escritório jamais iria consertar as locomotivas. Numa demonstração de coragem,

fez algo que qualquer português de classe mais alta preferiria morrer a fazer: vestiu uma farda de operário.

Na língua portuguesa, essas roupas de trabalho são conhecidas pejorativamente como «fatos-macacos» (em Portugal) ou «macacões» (no Brasil), e, em poucos dias, Alves era gozado e tratado por «engenheiro-macaco». Para descobrir as avarias, costumava escalar as caldeiras das locomotivas. É certo que apresentava algumas habilidades como engenheiro, pois, quando explicava o que estava errado aos mecânicos e o modo de consertar, comprovava-se, com surpreendente frequência, que as suas instruções estavam corretas. Ainda era chamado de «o nosso engenheiro-macaco», mas agora com orgulho. Como não poderia deixar de ser, ficou conhecido como o homem que pusera os comboios a funcionar. Não os fez cumprir o horário, mas fê-los circular.

A sua sugestão de comprar locomotivas novas aos Estados Unidos foi aceite rapidamente. A ideia era boa, mas as máquinas americanas apresentavam certos problemas que não foram previstos por Reis. Eram mais longas e mais pesadas do que as locomotivas belgas, e, quando chegaram a Luanda, alguns dos seus colegas, invejosos, estavam certos de que o engenheiro-macaco fizera uma grande trapalhada. Utilizando-se de algumas fórmulas-padrão de tensão e resistência,



Alves dos Reis numa expedição em Angola, 1920

provaram de modo categórico ao diretor da ferrovia que as novas locomotivas não poderiam circular nas pontes, por serem demasiado pesadas.

Reis não dispunha de conhecimentos suficientes de matemática, muito menos de engenharia, para discutir com eles no papel. Por isso, propôs uma demonstração. Dirigiu-se com uma das novas locomotivas norte-americanas até à primeira ponte na saída de Luanda. O comboio parou, e ele anunciou à tripulação e aos passageiros que, caso não confiassem nas suas conclusões, ele estava disposto a acompanhá-los, ao lado da mulher e do filho Guilherme, ainda bebé de colo. Todos se sentiram constrangidos a prosseguir. O comboio atravessou com segurança a ponte – e todas as demais, também. Foi um grande triunfo!

Com a reputação em alta, Reis galgou novos postos na carreira. Em março de 1918, foi nomeado inspetor das Obras Públicas e, ainda naquele ano, tornou-se engenheiro-chefe em exercício do Caminho de Ferro de Angola. Ainda assim, procurava novos desafios.

Um amigo que cultivava tabaco estava prestes a perder a colheita devido à escassez de chuva. Reis reuniu 50 nativos e em menos de uma semana construiu, na encosta de uma colina, um rústico, mas eficiente, aqueduto de madeira, desviou as águas de um rio próximo e salvou a plantação. Agradecido, o amigo cedeu-lhe metade dos lucros auferidos.

Reis apaixonou-se por Angola, apesar das muitas doenças tropicais que eram endémicas por lá. Mais tarde, ele próprio analisaria a natureza dessa irresistível atração pelo país:

Naveguei pela extensa costa angolana, empreendi muitas jornadas árduas pelo interior, a estudar com cuidado os recursos do país, e agora ficava maravilhado ao relembrar a imensa riqueza do solo e do subsolo. Qualquer espécie de produto, tanto da zona temperada quanto da tórrida, ali se podia cultivar, como se a natureza se revelasse ao homem com todo o vigor e capricho! No subsolo, ouro, prata, cobre, estanho, ferro e diamantes fornecem os meios necessários para tornar a Angola de amanhã uma das mais prósperas terras de todo o continente africano. Engrossam a lista das suas riquezas naturais, planaltos nos quais os homens brancos se deparam com condições

climáticas que nada devem à Europa. Quão estimulantes e enlouquecedoras são para os seus filhos as promessas da Mãe Terra!

Em maio de 1919, com 24 anos incompletos, Alves dos Reis decidiu que eram horas de fazer a sua fortuna em Angola. Ao renunciar ao cargo de engenheiro-chefe da ferrovia, o *Diário Oficial* fez questão de assinalar que o governador de Angola lamentava a perda dos seus serviços. «Alves dos Reis desempenhou as suas funções com grande zelo e competência, servindo bem, desse modo, à Colónia e à República.»

Passou, então, a viajar por toda a colónia, comprando colheitas para as revender em Luanda. Com as excelentes ligações na ferrovia, os produtos recebiam sempre prioridade e garantia de pontualidade. A mulher acompanhava-o sempre nas viagens, enquanto os dois filhos pequenos permaneciam em casa, em Luanda, ao cuidado de empregados nativos de confiança. A senhora Reis foi a primeira mulher branca a visitar várias vilas angolanas. Com os seus cavalos brancos e chapéus de cortiça, ambos eram relíquias admiráveis do colonialismo do século XIX – e do comércio do século XX.

Reis prosperou e, no final de 1919, partiu para a Europa a fim de comprar excedentes de guerra a preço de liquidação. Adquiriu, em França, um carregamento de sacos de papel reforçado, que vendeu para Angola como sacos de juta. Embora ludibriados, os compradores não se queixaram muito, pois descobriram que, para as suas necessidades, o papel reforçado se equiparava à juta.

No caminho de volta a Angola, deparou-se, num depósito abarrotado de Lisboa, com 20 tratores alemães sem uso, mas muito enfeijados. Como ninguém soubera fazê-los funcionar, Alves dos Reis comprou-os por uma bagatela. Em seguida, contratou dois mecânicos e, ao lado deles, trabalhou uma semana inteira para pintar as máquinas e pô-las a funcionar. Assim, conseguiu vendê-las como novas para um importador de Angola.

Em 1922, Reis decidiu que era altura de voltar para Lisboa. Tinha acumulado lucros de 600 mil escudos [cerca de 30 mil dólares na época] e achava ter terminado a sua aprendizagem no mundo dos negócios internacionais.

O regresso deu-se em grande estilo. Com a ajuda de dois sócios, que investiram algum capital, constituiu a A.V. Alves dos Reis, Lda.

Alugou um amplo apartamento com 12 assoalhadas por mil escudos por mês, valor elevado para os padrões de Lisboa, apesar de equivaler a apenas cerca de 50 dólares mensais. Contratou um cozinheiro, uma criada, uma costureira e um motorista para conduzir o seu *sedan* Nash – a sua empresa adquirira o direito de representar em Portugal a fábrica norte-americana de automóveis – e mobilou com esplendor a sua casa e o seu escritório. Gabava-se, por exemplo, de ser o primeiro homem de negócios em Lisboa a possuir um apartamento privado contíguo ao escritório para que, na eventualidade de trabalhar até mais tarde, pudesse descansar.

Com o transporte de mercadorias entre Portugal e Angola, a firma conquistou uma relativa prosperidade, embora, pessoalmente, Reis se encontrasse sem dinheiro, devido aos excessivos investimentos que fizera na Companhia Mineira do Sul de Angola, que ainda não produzira sequer uma tonelada de minério de ferro. Mas o pior ainda estava por vir: em setembro de 1923, Angola estava mergulhada numa profunda crise financeira. O escudo angolano, que fora inflacionado continuamente pelo Banco Nacional Ultramarino, quase não possuía mais valor de compra. As transferências de moeda entre Angola e Portugal foram proibidas.

Reis partiu em busca de novos capitais, e alguns amigos aconselharam-no a tentar pôr em ordem os confusos negócios da Ambaca, a Companhia Real Transafricana dos Caminhos de Ferro de Angola. O valor das ações da companhia caíra para alguns poucos escudos, e os estrangeiros detentores de ações e de títulos de dívida queixavam-se da falta de pagamento de dividendos e juros.

O interesse de Reis pela Ambaca aumentou consideravelmente assim que descobriu que, nos cofres da empresa, havia 100 mil dólares, provenientes de um empréstimo português, destinados ao pagamento dos juros dos títulos de dívida. A tentação era demasiado grande. Mais tarde, afirmaria que ele simplesmente sentira a necessidade de

movimentar todo aquele capital estagnado. Para alcançar esse propósito, eu precisava de comprar um número suficiente de ações que me permitisse eleger-me presidente da companhia. Não havia tempo a perder. Uma jogada ousada resolveria a situação, no entanto, se

desse ouvidos à minha consciência, o fracasso seria inevitável. No mundo materialista a que pertença, não há homens honestos nem vigaristas – há somente vitoriosos e derrotados. Assim, não hesitei em assumir o controlo da companhia e usar o dinheiro dos acionistas.

Mas como é que um homem de negócios praticamente falido obtinha capital para comprar as ações necessárias para se apossar da Ambaca e a pilhar? Alves dos Reis descobrira que o segredo se encontrava na combinação de cheques rápidos e navios lentos. Em virtude da sua concessionária Nash, tivera de abrir uma conta no National City Bank de Nova Iorque e, por isso, adorava passar cheques do banco nova-iorquino, que demoravam pelo menos oito dias para alcançar o outro lado do Atlântico. Com esse intervalo para empregar livremente altas somas, uma pessoa esperta poderia fazer muitas coisas, principalmente se fosse cuidadosa o suficiente para enviar por cabo o dinheiro ao banco em Nova Iorque no sétimo dia. Ainda, se se esquecesse ou não pudesse obter o dinheiro a tempo, não seria muito complicado convencer o credor a rerepresentar o cheque, imputando a culpa a algum funcionário do banco. Desse modo, o cheque percorreria mais uma vez o longo caminho marítimo e, como certos vinhos, muito se beneficiaria disso. Com um pouco de sorte e algumas mentiras típicas do mundo dos negócios, era possível obter o livre acesso a largas somas pelo menos até 24 dias.

Com cerca de 40 mil dólares em cheques do National City Bank, Alves dos Reis adquiriu o controlo da Ambaca. Na posse das contas da companhia, foi capaz de cobrir esses cheques.

E os 60 mil dólares restantes serviram para adquirir o controlo da Companhia Mineira do Sul de Angola. Com a destreza inata de um especulador, espalhou tanta informação exagerada sobre a empresa que aumentou o preço das ações, muito embora os seus engenheiros responsáveis pela mineração ainda não tivessem descoberto nenhuma lavra com potencial económico.

No início de 1924, Alves dos Reis foi apresentado a José Bandeira, suposto representante de um importante grupo financeiro holandês interessado nos campos petrolíferos angolanos. Como a Companhia Mineira do Sul de Angola detinha igualmente alguns campos de

petróleo, Alves dos Reis estava ansioso por um encontro com Bandeira. Segundo o próprio Reis, entenderam-se muito bem:

Bandeira deixou-me com a impressão de que conversara com um mandachuva angolano. Na manhã seguinte, encontrei-me com Bandeira à espera de um táxi. Dei-lhe boleia no meu carro, conduzido pelo meu motorista. No meu escritório, Bandeira ficou tão impressionado que me solicitou o direito à opção de compra das ações da companhia de mineração e se dispôs a apresentar-me aos seus amigos, no caso de um dia eu ir à Holanda. Ao perceber que ele tinha ótimas relações em Haia, tomei a decisão de usá-lo da mesma forma que se usam os limões: esprememo-los e descartamo-los. Nos meus planos, Bandeira era um agente, um colaborador cego, um reles instrumento para alcançar os meus objetivos.

Em maio de 1924, Reis foi a Haia, e Bandeira apresentou-o aos seus amigos Hennies e Marang.

Fiquei encantado com Hennies, que conhecia ao pormenor o mundo das finanças internacionais. ... Era mais um financeiro do que um homem de negócios, mais prático que teórico, com clareza de raciocínio e grande argúcia, testada em triunfos e fracassos. Estava habituado aos caprichos do destino.

Reis ficou um pouco menos impressionado com Karel Marang:

Um típico negociante holandês, mais esperto que inteligente, mas profundamente versado em transações comerciais.

Firmaram um acordo informal para a realização de alguns negócios em Angola, que envolviam principalmente o comércio de cerveja alemã. A possibilidade de Hennies e Marang comprarem ações da Companhia Mineira do Sul de Angola parecia remota. Ambos tinham o desconcertante hábito de perguntar qual tinha sido exatamente o volume de produção de minério da empresa; *promessas* descontavam-nas a 100%, imediatamente.