

1955

POR MARES NUNCA DANTES

NAVEGADOS



I

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ESTE NÚMERO DA GAZETA
É DEDICADO AO ULTRAMAR

O GRUPO BRITÂNICO...



*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^a, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CARRERA*, Apartado 4069 Madrid

1618



16 — MAIO — 1955



ANO LXVIII

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUIAR

COLABORADORES

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

Angola e Moçambique — Dois mundos em formação	109
Angola, terra de Promissão, por CARLOS DE BRITO LEAL	112
A Província de Moçambique e o esforço português, por ABEL TIROL	118
Algumas anotações ao plano de fomento de Angola, pelo ENG. JOSÉ MANUEL DE ALMEIDA FERNANDES	123
Transportes de Moçambique	137
Angola e o seu Banco Emissor	143
Ao correr da pena, por D. FRANCISCO DE DROMOND ESCÓRCIO DA CÂMARA	145
Há 50 anos	152
Caminho de Ferro do Amboim	154
As Caves do Solar de São Domingos	156
Feiras Internacionais	161
Figuras do Ultramar	162
Recortes sem Comentários	163
O problema do movimento de «lacet» dos veículos ferroviários.	167
O Livro «Espanha» de CARLOS D'ORNELLAS.	168
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	175



SOFOMIL

SOCIEDADE FORNECEDORA DE MÁQUINAS INDUSTRIAIS, L.^{da}

Sede: Rua Rodrigo da Fonseca, 77, r.c. — LISBOA

FORNECEDORA PARA PORTUGAL E ULTRAMAR DE

MATERIAL ROLANTE DE CAMINHOS DE FERRO

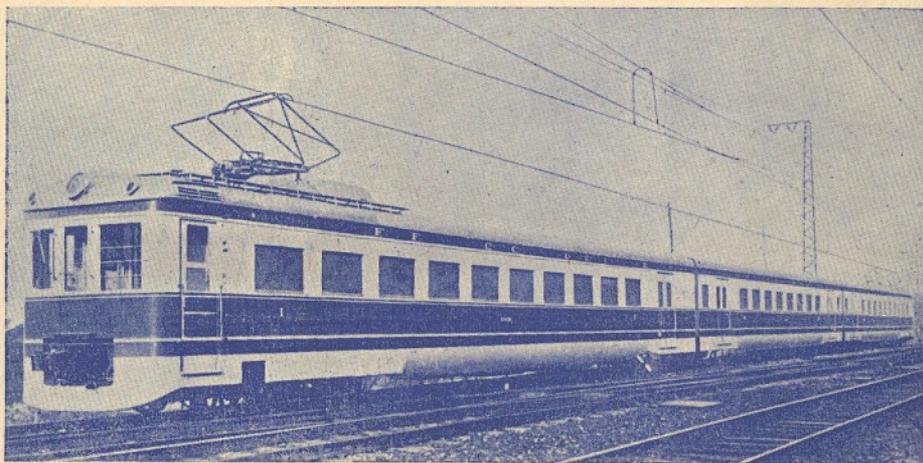


LINKE-HOFMANN-BUSCH

SALZGITTER WATENSTEDT (Alemanha)

VAGÕES, CARRUAGENS, AUTOMOTORAS

ENGATES AUTOMÁTICOS — BOGIES MINDEN-DEUTZ



Material fornecido ou em construção para Portugal:

3 AUTOMOTORAS DIESEL para Moçâmedes (Angola)

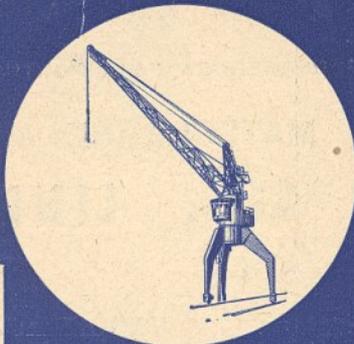
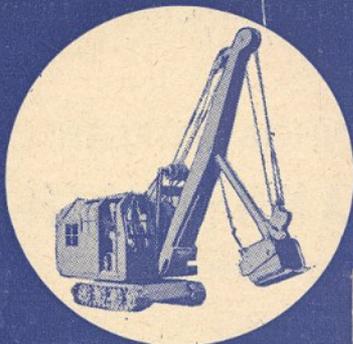
20 AMBULANCIAS POSTAIS para os C. T. T. (Portugal)

24 AUTOMOTORAS ELÉCTRICAS para o Metropolitano de Lisboa

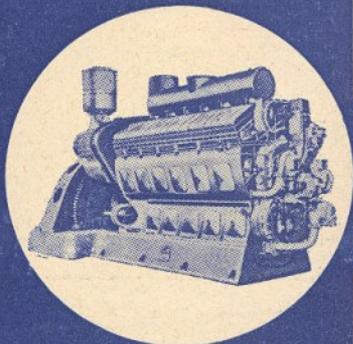
UNIDADES TRIPLAS LOCOMOTORAS
para a C. P.

A **LHB** é uma das componentes do «grupo» adjudicatário

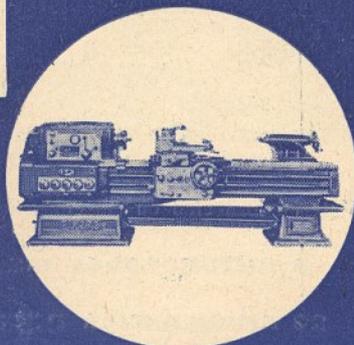
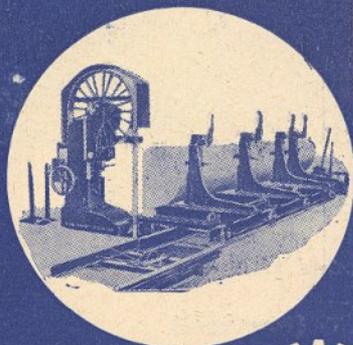
EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS



COMPRESSORES
MÁQUINAS
DE SOLDAR
PONTES
ROLANTES



GABINETE TÉCNICO
composto por engenhe-
ros especializados
no estrangeiro



GROMAR
ORGANIZAÇÃO AO SERVIÇO DA INDÚSTRIA

LISBOA — RUA DA BOA VISTA, 83 — Telf. 6 1527-6 5966 — RUA SA' DA BANDEIRA, 589 — Telf. 2 5871 — PORTO

FILIAIS

LUANDA

LOURENÇO MARQUES

António Paula de Carvalho & Companhia, Limitada

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO COMÉRCIO GERAL
96 — Rua Tavares de Carvalho — 102
Telegramas: ANPAC — Telefone: 2609 — Apartado: 489
LUANDA



O mais completo sortido de todos os artigos de mercearia
NACIONAIS E ESTRANGEIROS
importados directamente da origem

SEMPRE EM STOCK:
Mantimentos — Géneros Coloniais — Vinhos
e as afamadas geleiras eléctricas da marca
GIBSON

ESTABELECIMENTO EM EDIFÍCIO PRÓPRIO

V I N H O

DE

COLARES

V. S.

VISCONDE DE SALREU

GRANDES CAVES EM COLARES
O MELHOR ENTRE OS MELHORES

Azeites finíssimos para
CONSUMO E EXPORTAÇÃO

D. J. SILVA, LDA.

RUA BARATA SALGUEIRO, 15, 1.º — LISBOA

TELEFONE 47154

Fábrica do Tramagal

RASPADORES — ESCOVAS POLIDORAS
E PRENSAS HIDRAULICAS PARA SISAL
CHARRUAS DE VOLTA-AIVECA
DEBULHADORAS PARA ARROZ
MOINHOS DE MARTELOS
MOINHOS MANUAIS PARA MILHO
SERRAS DE FITA PARA MADEIRA
TARARAS PARA LIMPEZA DE CEREAIS
DESCAROLADORES DE MILHO

Metalúrgica Duarte Ferreira, S. A. R. L.

TRAMAGAL



Representantes em
LUANDA:
STROL (AFRICA) Lda.

Agentes em BENGUELA:
UNIÃO INDUSTRIAL DE
REPRESENTAÇÕES, Lda.

Dantas Valladas & C.ª, L.ª

FARMACÉUTICOS

Caixa Postal 46 LUANDA Teleg. «Caoutchouc»
Laboratório de análises e preparação de produtos farmacêuticos

O mais completo depósito de produtos químicos
e farmacêuticos, especialidade nas nacionais e estrangeiras,
instrumentos cirúrgicos e material hospitalar

FARMÁCIAS

LUANDA

DANTAS VALADAS (Sede)
FARMÁCIA ESPERANÇA
FARMÁCIA SERRA
FARMÁCIA COLONIAL

NOVA LISBOA

FARMÁCIA ULTRAMARINA
FARMÁCIA IMPÉRIO
DROGARIA IMPÉRIO
FARMÁCIA ANGOLA

MALANGE

FARMÁCIA DANTAS

LOBITO

FARMÁCIA NORMAL

GABELA

FARMÁCIA LUSA

BENGUELA

FARMÁCIA MODERNA

Rua da Madalena, 132, 2.º — LISBOA

**SOCIEDADE DE EXPORTAÇÃO
NOGUEIRA & C.^A, L.^{DA}**

Av. Fontes Pereira de Melo, 5 — LISBOA

SOCIETÁRIA DAS FIRMAS:

NOGUEIRA & C.^{IA}—Léopoldville (Congo Belga)

NOGUEIRA, LIMITADA (ANGOLA)
Luanda (Angola)

NOGUEIRA & C.^{IA}—Bruxelas (Bélgica)

SOCIÉTÉ COMMERCIALE NOGUEIRA & C.^{IA}
(BAS-CONGO)—Matadi (Congo Belga)

VIDEIRA, NOGUEIRA & C.^{IA}—Brazzaville
(África Equatorial Francesa)

SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE NOGUEIRA & C.^{IA}
Congo Belga

COMPANHIA DO FOMENTO DE CABO VERDE
Congo Belga

*E DE DIVERSAS OUTRAS FIRMAS
DO CONGO BELGA*

Uma Poderosa Organização Comercial que,
internacionalmente, honra o nome do País

**COMPANHIA DO CAMINHO
DE FERRO DO AMBOIM**

Concessionária do Estado para a construção
e exploração da linha férrea de PORTO
AMBOIM a GABELA e das instalações
portuárias de PORTO AMBOIM - ANGOLA

*Transporte de passageiros, correio e carga,
servindo a progressiva região do AMBOIM*

*Ligação com a navegação nacional
e estrangeira e com as carreiras aéreas*

Direcção da Exploração:

Porto Amboim — ANGOLA

Caixa Postal n.º 6

Telegramas: VIAFERRO

Sede e Administração:

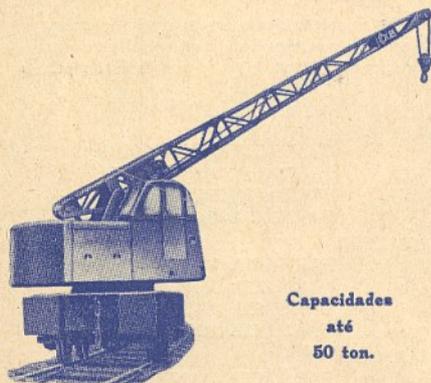
Calçada de Santos, 19, 2.º

LISBOA

Telefone: 669287;— Telegramas: VIAFERRO

**GUINDASTES MOVEIS
COLES**

SOBRE RAILS



Capacidades
até
50 ton.

ED. GUEDES, L.^{DA}

RUA AUGUSTA, 124-1.º

LISBOA

LUANDA

FÁBRICA DE LIMAS

(FUNDADA EM 1852)

Alfredo Tomé Natário, Limitada

TELEFONE: 54 — TELEGRAMAS: LIMAS

VIEIRA DE LEIRIA

(PORTUGAL)

FABRICO ESMERADO DE LIMAS
DE TODOS OS TIPOS,
PELOS PROCESSOS MAIS MODERNOS,
COM OS MELHORES AÇOS SUECOS,
INGLESES E ALEMÃES

Paiva, Marcelo & C.^a, L.^{da}

LUANDA — LISBOA — QUIQUELUNGO



COMÉRCIO GERAL
EXPORTAÇÃO & IMPORTAÇÃO

INDÚSTRIA: Fábrica de papel LUSO-ANGOLANA
AGRICULTURA — FAZENDAS — CAFÉ e ÓLEOS
BOA ESPERANÇA

CAFUTA — PAI-MAR — CACONGO — LUREZA

Concessionários das máquinas de costura OLIVA

Representantes:

Indústrias: A. S. Oliveira & F.^o & C.^a Ld.^a

Baterias LUSCON — Receptores PILOT

Subagentes:

MABOR—VACUUN—F T O—E T A Zital

Sociedade Colonial de Representações, Lda.

SOCOREL

Caixa Postal n.º 142

LOBITO

Angola

REPRESENTAÇÕES NACIONAIS
E
ESTRANGEIRAS
IMPORTADORES E EXPORTADORES

TELEFONE N.º 66

TELEGRAMAS: «**Socorel**»



Agentes Gerais em Angola dos
Estabelecimentos Jerónimo Martins & F.^o, Lda.

— **de LISBOA** —

António Henriques Jorge, L.^{da}

LARGO VISCONDE PINHEIRO

Telefone 2122

Caixa Postal 289

LUANDA



Serviços de camionagem



Camionetes e carrinhas

Fábrica de Borracha Leacock, Ld.^a

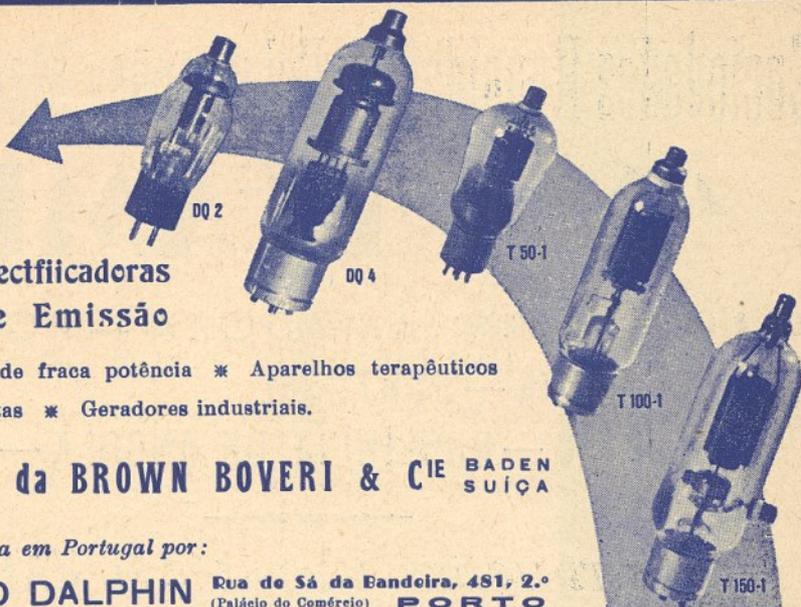
FUNCHAL — MADEIRA

Fábrica de Artefactos de Borracha

Telegramas — BORRACHAS — Funchal

TELEFONE 1199

(Fabricamos: solas, saltos, pranchas, artigos para farmácia (seringas, sacos de água e gelo, tubos drenó e irrigador, rolhas, etc.), artigos para automóveis, tubos radiador e outros acessórios, peras para businas, perfis, casquilhos, cápsulas, cardans, amortecedores, anilhas, etc.), artigos para sport (bolas e rodelas), e calçado vulcanizado (sapatos, botas d'água, katiuskas, botins, etc.)



**Válvulas Rectificadoras
Triodos de Emissão**

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

**Construção da BROWN BOVERI & C^{IE} BADEN
SUIÇA**

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos emissores de rádiodifusão

Avenida Parque



Telefones 46989
47080
47116
End. Teleg. SOTEIL

**O MAIOR CONFORTO — TODOS OS QUARTOS
COM TELEFONE E ÁGUAS CORRENTES**

*Preços: 30 a 100\$00. Só alojamento ou pensão completa
70% dos quartos com casa de banho*

*The greatest confort — 70% of rooms with bathroom
Prices from 30\$ to 100\$00 — Bed and breakfast or full board*

PROPRIETÁRIA

Preferido pelos africanistas

SOCIEDADE INDUSTRIAL DE EXPLORAÇÃO DE HOTEIS, LDA.

AVENIDA SIDONIO PAIS, 6 — LISBOA

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

“SOREFAME”

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA — PORTUGAL

Fábricas } AMADORA — PORTUGAL
 } LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável sistema BUDD
FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos

CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas

Material para Refinarias de Petróleo

PONTES E PÓRTICOS ROLANTES

T r a n s b o r d a d o r e s

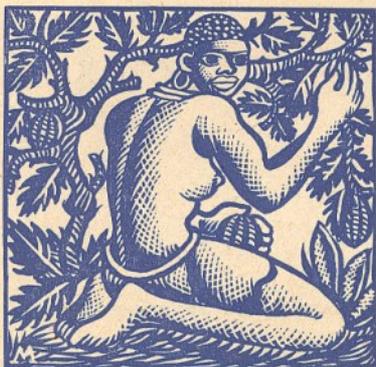
I

Número do Ultramar

Aos leitores da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Em virtude de só termos recebido, ao fechar deste número, consagrado ao Ultramar, vários elementos que nele deveriam ser incluídos, reservamos para 2.º volume, a sair dentro de meses, a sua publicação, bem como a de outros artigos, de interesse, que nos foram prometidos.

Aproveitamos esta oportunidade para testemunharmos, a quantos colaboraram connosco, com a melhor vontade, neste número, os nossos melhores agradecimentos.





General Craveiro Lopes
PRESIDENTE DA REPÚBLICA



Comandante Sarmiento Rodrigues

MINISTRO DO ULTRAMAR

Angola e Moçambique

Dois mundos em formação

O presente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é dedicado às nossas províncias ultramarinas de Angola e Moçambique. Não se trata, evidentemente, de um documentário completo, nem essa pretensão tivemos ao organizar estas páginas, mas parece-nos que ainda assim o leitor encontrará bastantes elementos para formar uma ideia justa do valor dessas parcelas do Império Português, das suas possibilidades, da grandeza já atingida e do enorme futuro que as espera. Tanto Angola como Moçambique são dois mundos em formação, e para o seu progresso muito concorreram as redes ferroviárias. O caminho de ferro estabelecendo comunicações regulares, aproximou o interior dos portos, favoreceu a criação de núcleos populacionais, concorreu para o estabelecimento de importantes zonas agrícolas e de muitas indústrias. Ao caminho de ferro não podíamos, por isso, deixar de dar, neste número, o papel principal, ao fazermos a história, embora breve, do esforço colonizador português.

Quando, há três anos, o ilustre escritor e sociólogo brasileiro Gilberto Freyre visitou, a convite do sr. comandante Sarmiento Rodrigues, ilustre Ministro do Ultramar, as nossas Africas e a nossa Índia, encontrou-se sempre, em toda a parte, com Portugal e, algumas vezes, com o seu próprio Brasil. Isto é, assim como os brasileiros nunca se sentem estrangeiros na nossa Metrópole, do mesmo modo, no Ultramar, à parte aquelas características

próprias da sua natureza tropical, têm a impressão consoladora de se acharem em terra familiar e amiga.

Em Luanda, por exemplo, Gilberto Freyre admirou não apenas o seu progresso, mas, sobretudo, o que na cidade ainda existe dos séculos pretéritos, como moradias de estilo pombalino e tudo aquilo que constitui uma afirmação da boa qualidade dos seus povoadores, do seu puro portuguesismo.

Gilberto Freyre, que tem o culto do Passado, isto é, daquilo que é de sempre, escreveu sobre Luanda — referimo-nos ao seu livro *Aventura e Rotina* — algumas páginas curiosas, das quais vamos reproduzir, pelo seu interesse, algumas linhas.

Escutemos o ilustre brasileiro :

«Luanda tem velhos sobrados, alguns de feitiço pombalino, e também velhas igrejas, algumas adornadas com madeiras que me informaram terem vindo do Brasil; e esculpidas de modo que lembra os trabalhos de jacarandá das igrejas brasileiras. Quase todos estes edifícios mais antigos de um burgo luso-africano que data do século XVI têm alguma ligação com o Brasil. Estas velhas igrejas e estes sobrados antigos — cuja arquitectura vem sendo estudada, do ponto de vista técnico, pelo sr. Fernando Batalha, em ensaios talvez escritos sobre influência brasileira — Luanda deve fazer o possível para conservá-los. Não são muitas as cidades da Africa que podem dar-se ao luxo

de ostentá-los. Ao contrário: são raras. Seria uma lástima para Angola que Luanda, tomada de furioso dinamismo modernista, se banalizasse numa Elizabethville qualquer, em vez de juntar os arrojos de modernidade urbana a sobrevivências de um passado único entre cidades fundadas por europeus na África propriamente negra e tropical. Passado denso, profundo, característico de um esforço na verdade criador de um tipo luso-tropical da cidade e não apenas da civilização agrária».

E Gilberto Freyre, apaixonado do passado, insiste e exemplifica, fortalecendo, com a exemplificação, o seu inteligente ponto de vista:

«Encontro felizmente aqui quem tenha este espírito de respeito a um passado que deve ser defendido, não com exageros de antiquário, mas com um gosto pelos valores portugueses de sempre que transborde das noções convencionais de tempo para tornar-se uma espécie de «semprismo». Nem passadismo nem arcaísmo mas um como «semprismo». Há valores que uma cidade antiga deve conservar como valores de sempre, aos quais os modernos, os novos acrescentem arrojos de técnica, sem precisarem de destruir as bases regionais desses arrojos. Não é de outro modo que Nova Orleans, nos próprios Estados Unidos, conserva, não monumentos grandiosos mas simples casas e igrejas que a distinguem, como valores de sempre, das outras cidades norte-americanas; e que inspiram aos modernizadores e renovadores da cidade, outrora latina, hoje anglo-americana, modernismos e reformas ajustadas a alguma coisa de especificamente nova-orleanismo».

O mesmo escritor, viajando por Moçambique, confessa que Lourenço Marques o prende pelo seu encanto de cidade latina, e referindo-se ao porto afirma: «É um porto a que podem atracar os maiores navios do mundo».

E ainda desse valioso livro *Aventura e Rotina* (Edição de «Livros do Brasil, Limitada») reproduzimos esta passagem elogiosa para nós: «E tanto à frente dos serviços do porto como dos de viação férrea, de rodagem, de saneamento, de pavimentação urbana, de urbanismo, estão hoje, em Moçambique e em Angola, portugueses da Europa e da África, com a sua formação, às vezes britânica, mas suas portuguesíssimas maneiras de resolver problemas que cada povo deve resolver a seu modo: de acordo com as suas tradições de cultura, as constantes do seu carácter e as condições regionais de vida».

E o elogio toma depois este tom inesperado e cativante:

«Dos técnicos de Moçambique em instalações de porto, em viação férrea, em arborização urbana, creio que os brasileiros têm alguma coisa que aprender, do mesmo modo que têm o que aprender de agrónomos, ecólogos, zootécnicos e veterinários das várias Áfricas Portuguesas».

Ouvimos uma voz brasileira. Vamos ouvir agora a voz de um ilustre jornalista e escritor metropolitano, o sr. Rodrigues Júnior, que há muitos anos reside nessa esplêndida cidade de Lourenço Marques, exercendo com brilho e patriotismo a sua nobre profissão. É do seu ensaio *Afirmção de presença*, publicado em 1952, que vamos respigar algumas linhas que constituem um depoimento sobre o valor dos portugueses como construtor de impérios:

«O trabalho de ocupação e civilização do nativo tem sido lento, não há dúvida. Mas tem sido firme. Mais não fizemos porque mais não pudemos fazer. Mas o que conseguimos realizar mostra a sua solidez, tem o traço bem vincado do nosso carácter, é o desenho perfeito do que nós somos em virtudes e qualidades. E essas virtudes e essas qualidades afirmam a

altura, o valor do construtor de impérios que temos sido através de oito séculos de existência como nação livre e independente. Império para nós nunca quis dizer grandeza, no que grandeza podia traduzir amontoado de valores materiais. Império significava altura moral, consciência humana do que caminhava e sentia o chão que pisava».

A transmissão de cultura na A'frica Negra fez-se pela fixação do português europeu. Colonizar e nacionalizar são, no vocabulário português, duas expressões de sentido idêntico.

«Essa fixação — explica e comenta Rodrigues Júnior — foi necessidade de expansão, de escape para o excedente populacional. Já não era o espírito de aventura que levou para os mares desconhecidos a nossa gente, a qual encontrou nas suas andanças «outras terras e outras gentes». A fixação trouxe, evidentemente, uma acentuada expansão do nosso comércio. Embora quase limitada às exigências da vida dos europeus do ultramar, não há dúvida que lhe provocou alargamento de possibilidades, uma vez que encontrava nos indivíduos vindos da Metrópole uma capacidade de compra que nas suas terras de origem lhes faltava. Ao indígena do interior — do qual não fizemos ainda o verdadeiro consumidor — chegam os panos para cobrir a sua nudez física, as utilidades que modificam a sua vida. E chegam os brancos com os seus meios de trabalho, de que se aproveita o negro fazendo-se artífice e mais homem nesse contacto indispen-

sável. E o indígena é bem curioso por tudo quanto os brancos lhe levam. É essa curiosidade que o traz até nós com algum interesse. E não se diga que não nos temos sabido aproveitar dela no trabalho de modelação do «Homem Novo».

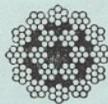
São desse interessante depoimento ainda estas palavras:

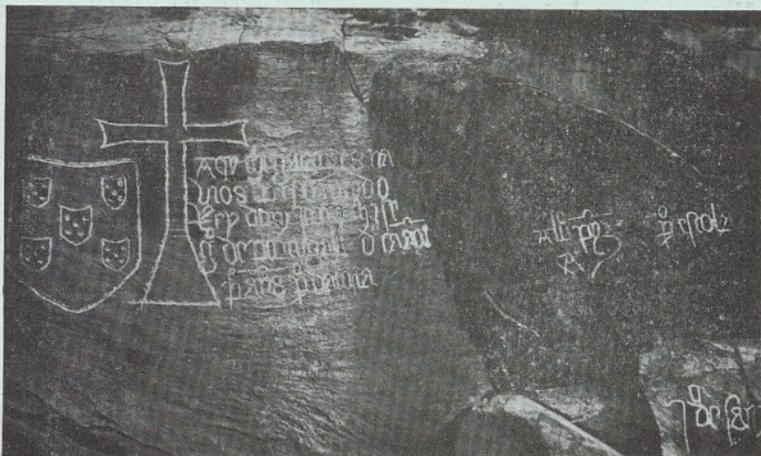
«A transmissão de cultura faz-se exactamente com esta presença nossa e dos valores materiais que despertam o nativo para um mundo novo em que terá de ser considerado como elemento social de importância. Sem essa integração no nosso meio do indivíduo africano, não teria sido possível o trabalho já realizado».

Estas são as nossas províncias portuguesíssimas de Angola e Moçambique; estas são as nossas virtudes colonizadoras; estes são os segredos da nossa lusitanidade, que significa também universalidade.

Não fizemos, como declaramos acima, um documentário completo sobre a acção dos caminhos de ferro em ambas as províncias. No entanto, muita coisa se encontra nestas páginas que nos dá uma ideia lisonjeira do que somos e do que, em futuro próximo, havemos de ser, pois tanto Angola como Moçambique são terras de promessa.

Noutro número especial, a que meteremos ombros pròximamente, desenvolveremos mais largamente a matéria contida nestas páginas.





Inscrições portuguesas na Pedra de Jellala, a cerca de 160 kms. da foz do Zaire

Angola, terra de Promissão

Por CARLOS DE BRITO LEAL

AQUELA coluna de pedra que a Sociedade de Geografia de Lisboa religiosamente guarda na sua maior sala, dir-se-ia que nada mais é do que uma vulgar relíquia histórica. Todavia, que mundo infinito de riquezas incomensuráveis essa pedra encerra nesta simples inscrição:

«Era da criação do mundo de seis mil VICLXXXI ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil CCCCLXXXII anos, o mui alto, mui excelente e poderoso príncipe El-Rei D. João II de Portugal mandou descobrir esta terra e pôr estes padrões por Diogo Cão, escudeiro de sua casa».

Era Angola, que assim nascia há perto de quinhentos anos, quando, em fins de Maio de 1483, saltavam para as areias de uma praia ignota os primeiros portugueses que, séculos mais tarde, viriam a fazer dessas terras a província mais rica, mais vasta e progressiva de Portugal.

Pouco tempo depois, o herói da Índia, Duarte Pacheco Pereira, na sua obra intitulada *Esmeraldo, de «situ orbis»* iniciava a primeira propaganda comercial, escrevendo:

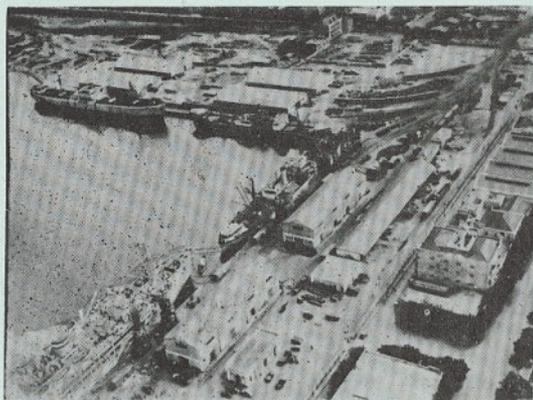
«Nesta terra de Manicongo não ha ouro nem sabem que é, mas nela ha rasoavelmente cobre mui fino, e aqui ha muitos elefantes e ao elefante chamam Zaão, os dentes

dos quais resgatamos. Neste reino do Congo se fazem uns panos de palma e pêlo como veludo e deles com louvores como cotim velutado tão formosos que a obra deles se não faz melhor feita em Itália».

Nesse tempo, todas as atenções se focavam nas riquezas da Índia e Angola era apenas uma costa onde as caravelas com rumo ao Oriente aportavam às vezes para obter refrescos. Mas Duarte Pacheco deixara escrito: *«que a obra deles se não faz melhor feita em Itália»*, chamariz que em breve viria trazer às terras do poderoso Manicongo os primeiros portugueses dispostos a exportar o valioso marfim e a negociar com as gentes negras a troca dos produtos até então desconhecidos na Europa. Era o comércio de exportação que assim se iniciava em Angola para não mais parar de progredir.

* * *

Decorreram séculos. A influência portuguesa que no princípio obedecia apenas ao espírito de descoberta, toma pouco a pouco um sentido definido e, em 1575, Paulo Dias de Novais é nomeado primeiro governador, capitão geral da conquista de Angola e chegam os primeiros brancos que, na história da humanidade, irão penetrar no interior misterioso da África equatorial. É Duarte Lopes em 1587 que trezentos anos mais cedo se antecipa às explorações



Porto do Lobito

famosas de Livingstone e de Stanley, logo seguido por outros, como Baltazar Ribeiro de Aragão, Garcia Mendes Castelo Branco, Manuel Cerveira Pereira, e tantos mais.

Em 1641, exactamente um ano depois da restauração da independência de Portugal, Angola é atacada por uma esquadra holandesa que se apodera de Luanda e desencadeia a revolta entre os indígenas rebeldes, que as nossas armas haviam já submetido com esforços sobre-humanos, dominando um clima mortífero e emboscadas fatais. A ocupação de Luanda dura sete anos, mas finalmente, em 1648, Salvador Correia de Sá, vindo do Brasil com uma frota de quinze navios e novecentos homens bem armados, retoma a cidade, expulsa os holandeses e o pavilhão das cinco quinhas volta a tremular em terra portuguesa.

Inicia-se uma acção repressiva contra os potentados indígenas revoltados, e numa série de duras lutas que se realizam lentamente, em que a espada abre o caminho à cruz, numa acção puramente colonial de descoberta, evangelização e influência civilizadora, os portugueses triunfam.

Em 1680, estabelecem-se as primeiras missões no interior de Angola, em Matambe e em Bangoaquitambe, para lá das Pedras Negras de Pungo Andungo. António de Oliveira Correia, que tinha percorrido o interior da província, publica a história das guerras de Angola, e a influência portuguesa é levada até às regiões mais inóspitas pelo sacrifício dos missionários portugueses, a audácia dos comerciantes e a diplomacia dos exploradores, criando um ambiente nacional entre as populações mais selvagens. Quando, em 1907, o capitão João de Almeida, uma das figuras mais notáveis da ocupação das terras do interior de Angola, se aventura a entrar nos territórios revoltados dos Dembos, que desde 1872 se furtavam à nossa soberania, encontra entre os indígenas numerosos costumes das províncias da Metrópole e a língua portuguesa é falada e até

escrita por alguns dos sobas mais importantes. A alma de Portugal revelava-se assim, a despeito da rebeldia das populações.

* * *

A acção portuguesa em Angola, durante os últimos cinquenta anos, compreende três fases ou períodos distintos.

A primeira pela continuação das viagens através de regiões inexploradas do interior, efectuada simultaneamente com a penetração comercial dos chamados *pombeiros*, *abiados* ou *funantes*, que são homens de negócio ambulantes e que num regime de trocas estabelecem relações com os chefes indígenas.

A segunda fase define-se pela ocupação militar exigida pela resistência oposta por certos chefes negros, e que vai de 1904 a 1910.

A terceira, caracteriza-se pela ocupação económica e administrativa.

E' neste período que o processo português de assimilação dos povos nativos se reveste pouco a pouco de uma natureza política consciente, obedecendo a ideias e sentimentos já bem patentes quatro séculos antes, mas instruções recebidas pelo primeiro descobridor, Diogo Cão, quando lhe condicionaram que navegasse ao longo da terra *para tomar contacto com suas gentes e suas possibilidades, com as suas rotas e conhecenças*.

E assim, conforme as directrizes enunciadas nas



Mulher luena de Kimbango (Malange)

instruções régias que os nossos primeiros navegadores e exploradores levavam consigo, dentro de um critério de progresso e fraternidade humana, em 27 de Junho de 1953, o Governo português promulgava a Lei n.º 2.066 — a Lei Orgânica do Ultramar, consolidando a unidade, no território nacional de todas as nossas províncias ultramarinas e conferindo aos indivíduos que constituem as suas populações o título de portugueses, seja qual for a sua raça, a sua cor ou o seu grau de civilização.

Portugal demonstrava assim ao mundo, que nas suas províncias do Ultramar não existem problemas raciais.

* * *

Logo desde os primeiros tempos, os portugueses sentiram-se atraídos a desvendar o mistério das terras do Interior. Quando Diogo Cão, navegando ao largo da costa, notou a presença do rio Zaire, porque «*a vinte léguas de terra se encontravam águas doces*», logo no seu espírito deveria ter surgido o desejo de saber de onde vinha aquele grande rio, de caudal formidável e impetuoso.

E assim fez. Entrando no estuário de margens rasas, pôde saber, tanto por mímica como por palavras, que se encontrava em terras do grande Manicongo, cuja residência ficava no interior do país, que os portugueses logo baptizaram com o nome de Congo. Apressou-se em subir o rio e a cerca de 200 quilómetros do mar, mandou gravar nuns rochedos, perto das cataratas de Ielala, a célebre inscrição que ficou assinalando a sua presença nessas terras longínquas do Interior:

«Aqui chegaram os navios do esclarecido Rei D. João o segundo de Portugal — Diogo Cão, Pero Anes, Pero da Costa»

E noutro rochedo ao lado, os nomes de *João de Santiago, Diogo Pinheiro, Gonçalo Alvares Antão*

e uma sigla. Lá está também o escudo português quinconcial com uma cruz, que significa falecido, e o nome *Gonçalo Alvares*, precedido da palavra *doença*, escrita com outra letra. Foi ele assim o primeiro português a dar a sua vida no Interior.

O explorador inglês Stanley, que ignorava as viagens dos descobridores portugueses, ficou-se em 1877 estupefacto ante essa inscrição tão histórica atestando que já quatrocentos anos antes dele, que se julgava o primeiro, outros europeus ali tinham estado, europeus que portugueses eram!

Depois, muitos outros lusos se aventuraram a mergulhar até aos confins das terras desconhecidas, levados pelo desejo de comerciar, movidos por fins políticos ou científicos, ou ainda ardendo numa intenção religiosa, preparando assim os melhores e mais sólidos elementos para uma ocupação militar.

As vias de comunicação eram, porém, muito difíceis e ante a descoberta dos caminhos de ferro surgem as primeiras tentativas para a construção da primeira via férrea, quando ainda muitos países da Europa não possuíam esse meio de condução.

* * *

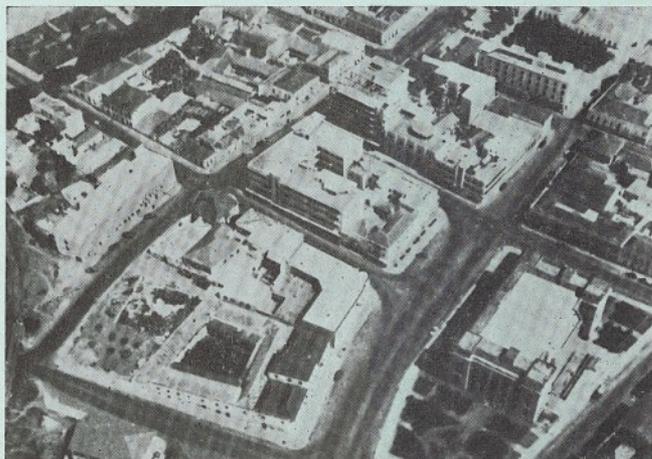
Chamava-se Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo, o português que, em 1848, quando ainda na metrópole não havia caminhos de ferro, tomou a iniciativa de, ligado a outros dois portugueses e a um estrangeiro de apelido Schultz, então cônsul de Portugal em Hamburgo, estudar o projecto para a construção de uma linha que ligasse Luanda à povoação de Calumbo, na margem esquerda do rio Cuanza.

O intento falhou, e só em 1862 novamente se voltou a pensar no assunto, quando o então governador, José Baptista de Andrade, determinou o estudo da construção da mesma linha. Só, porém, quatro anos mais tarde, em 31 de Outubro de 1886, se deu início aos trabalhos de assentamento da via do primeiro caminho de ferro de Angola, cuja linha partindo de Luanda teria o seu término em Ambaca.



LUANDA — Aspecto parcial

LUANDA — Outro aspecto parcial da cidade



No aniversário do rei D. Luís I, em 31 de Outubro de 1888, foi inaugurado o troço Luanda-Funda, numa extensão de 45 quilómetros, dando-se assim início ao antigo caminho de ferro de Ambaca, que se prolongava até à margem direita do rio Lucala, percorrendo 363,44 quilómetros com a bitola de um metro, sendo inaugurado o último troço em 1899.

Actualmente, a rede dos caminhos de ferro de Luanda atinge mais 650 km. de vias férreas, incluindo as linhas de Luanda a Malange com 426 kms.; a do Bengo, de Luanda a Catete, com 94 kms.; a do Dondo, do Zenza ao Dondo, com 55 kms.; a de Calumbo, de Viana a Calumbo, com 30 kms e, com a bitola de 0,60, a de Golungo Alto, de Canhoca ao Golungo Alto, com 31 kms.

Com mais de 600 unidades de reboque, compreendendo carruagens, salões-restaurantes, cozinhas, furgões, vagões de frescos, vagões abertos e fechados, vagões-tanques e frigoríficos, bem como mais de meia centena de locomotivas a vapor, de vários tipos e potência, e algumas automotoras, o Caminho de Ferro de Luanda prepara-se para num futuro próximo prolongar a sua linha perpendicular à costa, levando as vantagens da civilização até às férteis regiões das vastas províncias do Congo e de Malange.

* * *

É longa a história da construção do maior caminho de ferro angolano, o caminho de ferro de Benguela, e só uma extraordinária perseverança e uma grande fé no objectivo em vista, explicam que tão grande empresa se tornasse numa realidade, estendendo 1347 quilómetros de linha, desde o porto do Lobito até à vila Teixeira de Sousa, na fronteira Oeste de Angola, a despeito de todas as vicissitudes, complicações e dificuldades.

Foi nos fins do século passado que um inglês chamado Robert Williams, engenheiro especializado

em minas, foi encarregado por Cecil Rhodes de proceder a várias pesquisas mineiras na região do Zambeze e desta expedição proveio a recomendação de se construir o caminho de ferro da Beira. Quando esta linha férrea, que vinha pela Bechuanalândia, atingiu Bulavayo em 1897, Cecil Rhodes incumbiu Robert Williams de fazer novas pesquisas mineiras para o Norte, investigando os terrenos entre o Zambeze e o Congo.

O resultado destas pesquisas foi a descoberta dos maiores jazigos de cobre de toda a África — o *Copper Belt*, na Rodésia do Norte, e a Katanga no Congo Belga. Mas esses jazigos estavam situados à distância fabulosa de cerca de 2.735 km do porto da Beira, na costa oriental portuguesa; se o caminho de ferro não tivesse interesse na mina, esta ficaria à mercê da tarifa que lhe fosse imposta, e por muito barato que fosse o custo do transporte, o frete ferroviário viria sempre a representar uma sobrecarga insuportável para o preço do cobre. A Katanga só tinha uma solução: encontrar outro escoante.

É José d'Almada, no seu interessante trabalho intitulado *Para a História do Caminho de Benguela*, (Lisboa, 1951), quem nos descreve minuciosamente o desenrolar da prodigiosa aventura:

«O estudo dos mapas e das relações de viagem — escreve José d'Almada — levaram a optar pelo velho caminho dos escravos, que ligava o Congo com Benguela, em Angola.

Este porto fica a mais de 1.600 km de Katanga, mas comparado com a Beira representa uma economia de cerca de 1135 km de transporte terrestre e 3.000 milhas de transporte marítimo. Dois terços da distância de Benguela a Katanga ficariam em Angola, e o resto no Congo. A construção da linha implicava pois negociações tanto com o Governo Português como com o rei Leopoldo.

Depois de muita hesitação e de muita pondera-

ção, Robert Williams obteve uma carta de apresentação para o marquês de Soveral, então ministro de Portugal em Londres, a quem expôs o assunto perante o mapa.

— Peço que me ajude a construir esta linha e eu farei da baía do Lobito um porto de mar mais importante que Lourenço Marques! — disse Robert Williams ao nosso ministro português.

O marquês de Soveral viu logo a importância de um tal caminho de ferro, e o futuro do Lobito, que nesse tempo contava apenas algumas cobatas. E viu também a oportunidade que se lhe oferecia de servir o seu país.

Comunicou para Lisboa, mas só em Outubro de 1902, Robert Williams pôde falar aos ministros dos Negócios Estrangeiros (interino) Fernando Matoso Santos, e o do Ultramar, António Teixeira de Sousa.

Depois de removidas grandes dificuldades, o contrato da concessão era outorgado em 28 de Novembro de 1902, e assinado pela rainha Dona Amélia na ausência do rei D. Carlos, que se encontrava em Inglaterra de visita ao rei Eduardo VII.

Quando chegou a Londres o pedido para D. Carlos autorizar a concessão, ninguém sabia onde ficava o porto do Lobito. Até mesmo na corte foi necessário que o comandante António Jervis Pinto Basto, que acompanhava o rei, então hóspede de Eduardo VII no Castelo de Windsor, informasse onde era a baía do Lobito, por haver já ali estado em 1892, quando comandava a canhoneira *Limpopo*.

Hoje, o porto do Lobito é mais conhecido na City, em Londres, do que qualquer outro porto da costa de Angola.

O seu apetrechamento moderno é, na verdade, digno de menção: Com 860 metros de cais, dando atracação simultânea a 5 unidades de longo curso, possui 14 armazéns com uma área total de 25.000^m², está equipado com 8 guindastes automóveis para 5 toneladas, 2 cavalos mecânicos com 6 carros de reboque, 4 tractores *Buda* com 12 reboques, 1 elevador automóvel para sacos e caixas, 1 guindaste eléctrico para 10 toneladas, 12 guindastes eléctricos para 3 toneladas, 3 guindastes a vapor, 2 montasacos eléctricos, 1 tractor com pá mecânica para carregamento de minério em vagões, 2 locomotivas a vapor, 2 locomotivas *Diesel* para moções, 7 vagões para 22 toneladas, 30 vagões para 30 32 toneladas e 1 rebocador, não incluindo outro material já encomendado, cuja entrega já se está efectuando.

Finalmente, iniciaram-se os trabalhos que, segundo o contrato de concessão, deveriam começar em 1 de Março de 1903.

Foi então que Robert Williams pôs à prova toda a sua inabalável força de vontade. A linha devia ir a Benguela antes de deflectir para Leste. Não seguia o vale de Catumbela e nos primeiros 160 km. teriam de ser constituídas 38 pontes com material descarre-

gado no Lobito e transportado para o seu destino sem estradas. Os indígenas trabalhavam devagar, fazendo apenas meio metro cúbico de desaterros por dia e o carregador indígena protestava que não podia com mais de 20 quilos de peso.

Entre Lobito e Benguela, havia que atravessar o rio Catumbela por um viaduto com 76 metros de comprimento e assentara-se em que a bitola fosse de 1^m,067, que é a da África do Sul, da Rodésia e do Congo Belga, com travessas de aço com o peso de 35 kgs., 1.430 travessas por quilómetro, sendo os carris de 30 kgs. por metro.

A construção arrastava-se, sendo as principais causas do atraso, os obstáculos naturais da política internacional. A morosidade nas obras era grave sob o ponto de vista financeiro, porque retardava a chegada do cobre de Katanga ao Lobito, que era a razão justificativa da construção do caminho de ferro.

Em Julho de 1913, faltavam ainda construir 900 quilómetros e havia precisão de fundos para ocorrer às enormes despesas, enquanto surgiam sempre novas dificuldades, como a do acordo luso-belga de 1927 que modificou a linha de fronteira, e houve que construir mais de 100 quilómetros de via para chegar a Luau.

Finalmente, atingia-se a fronteira com o Congo Belga e o Caminho de Ferro de Benguela impunha-se na história de Angola como o maior empreendimento até então levado a efeito, graças ao esforço, à perseverança e ao valor moral e intelectual de todos, portugueses e estrangeiros, que tomaram parte na sua construção.

Há 50 anos viajava-se no interior de África, ou em rede, ou às costas dos pretos, ou em diligências puxadas a cavalos, ou em carros *boers* puxados a bois. Hoje, quem embarca no Lobito numa confortável carruagem, provida de todas as necessidades com ar condicionado, perfeita higiene, e desembarca poucos dias depois no porto da Beira, na costa oriental, atravessando toda a África de costa a costa, numa extensão de mais de 4.500 quilómetros, só dificilmente dá o valor devido a um tal facto, e à luta que foi preciso travar com toda a ordem de dificuldades e obstáculos.

* * *

Angola possui ainda outros caminhos de ferro como o de Porto Amboim a Gabela e o de Moçamedes a Sá da Bandeira, que há pouco tempo foi prolongado até Chibia. De Chibia prossegue para Chibemba, constituindo a linha do sul que irá até aos Gambos, servindo o aproveitamento económico do vale do Caculovar e a colonização em grande escala da margem direita do Cunene.

Após a conclusão do segundo troço do Ramal Sul, espera-se fazer avançar o caminho de ferro

para Leste pelo Quipungo, Capelongo e Canguelas, cujos trabalhos se encontram em estudo. O ramal de Leste servirá as extensas e ricas regiões do Alto Cunene, parte de Caconda e dos Canguelas, e também as terras de Cuando-Cubango, dos Bundas e dos Lachases, sulcados por numerosos rios navegáveis, que convergindo para a linha férrea, constituirão utilíssimas vias subsidiárias para a drenagem dos produtos destas zonas, que hoje têm de limitar praticamente as suas produções às necessidades locais.

* * *

No seu livro *Países do Futuro*, o escritor Anton Zisonka inclui Angola como sendo uma das regiões do mundo com maior futuro económico. O seu território com uma superfície de 1.250.000 km² corresponde a muitas vezes a área da Metrópole e, no entanto, nem a sua população calculada em 3.700.000 habitantes, nem o volume das suas receitas e despesas, ou o da sua economia e exportação, ultrapassa ou mesmo chega a atingir os números que as estatísticas acusam relativamente à Metrópole. Isto representa apenas que Angola está ainda longe de poder fornecer uma pequena parcela de todo o seu valor.

Com o desenvolvimento do Plano de Fomento, a execução de numerosas obras públicas em curso ou recentemente concluídas, o progresso de Angola revela-se com nitidez.

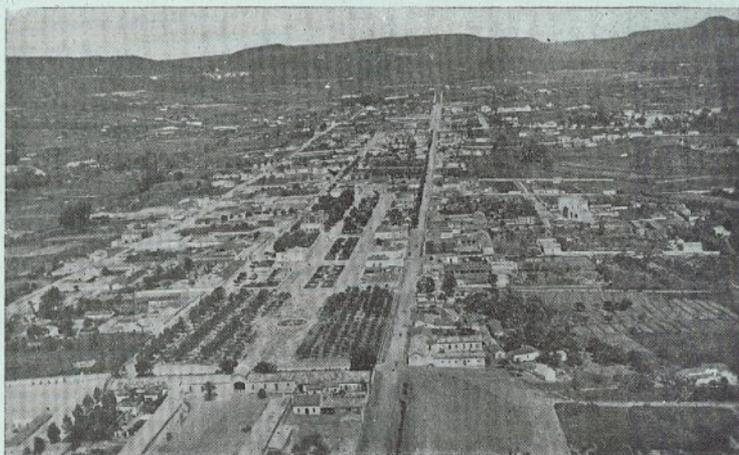
Com a efectivação desse Plano e o prosseguimento de várias realizações, como barragens, vias de comunicação, etc., tudo indica que a situação económica de Angola será cada vez mais próspera e que o comércio continuará a desenvolver-se de uma maneira progressiva.

O crescimento de algumas cidades, não só em construções residenciais, como também fabris, durante as últimas décadas, atesta com a maior evidência este facto.

Luanda é já uma importante cidade com um porto de movimento por onde se escoam uma grande parte dos produtos exportados e por onde entram muitas das mercadorias que a Província importa. O seu porto tem 860 metros de extensão de cais acostável, dando atracação simultânea a 5 unidades de longo curso, com 6 quilómetros de linhas férreas privadas e em breve ficará completamente apetrechado com o mais moderno material e armazéns cobrindo uma área de 20.000 m².

Benguela, Lobito, Malange, Moçamedes, Nova Lisboa, Novo Redondo, Sá da Bandeira, Silva Porto, são outros tantos centros urbanos, que, mercê de um esforço colonizador que não pára; dos efeitos de uma administração firme e prudente; e principalmente da tenacidade e energia dos seus habitantes, virão a ser, dentro em poucos anos, grandes cidades africanas.

Angola, com todas as suas grandes riquezas, poderá bem ser para todos os portugueses uma Terra da Promissão.



A cidade de Sá da Bandeira, a 1700 metros de altitude

A Província de Moçambique e o esforço português

Por ABEL TIROL

NOS primeiros tempos, aquelas terras serviam apenas para as naus com rumo à Índia ali fundearam para renovar lenha, frescos e aguada.

A 3 de Fevereiro de 1487, Bartolomeu Dias dobrara o promontório a que chamou Cabo da Boa Esperança e logo menos de um ano depois, em 11 de Janeiro de 1498, Vasco da Gama, na sua primeira viagem para a Índia, dava fundo com a sua armada no surgidouro que até muito tempo depois ficou conhecido pelo nome de Aguada da Boa Viagem, na costa de Zavala, já nas proximidades de Inhambane, e que pela interpretação dada aos dizeres do Diário da Viagem, herdou o nome de «Terra da Boa Gente».

Em 24 do mesmo mês, avistaram um rio e porque ali os naturais lhes fizeram saber que outras terras existiam do lado em que nasce o Sol, chamaram ao rio, dos Bons Sinais, onde fundearam, implantaram o padrão *Sam Rafael* e permaneceram 32 dias. Estavam num dos braços secundários do delta do Zambeze, o rio de Quelimane, como lhe chamou o próprio Vasco da Gama, onde hoje está a moderna cidade do mesmo nome, ainda que de tal não haja a certeza.

Largaram dali em 25 de Fevereiro e no dia 26, à tarde, avistaram três ilhas pequenas das quais a mais pequena chamaram ilha da «Coroa», do grupo das ilhas Primeiras, nome que ficou; e em 1 de Março, com corrente do canal forte para o sul, avistaram terra do grupo de ilhas de Moçambique, cujos canais a caravela de Nicolau Coelho explorou, dando entrada aos outros no dia seguinte para fundearem todos entre a Sena e a ilha de Moçambique, perto da ilha de S. Jorge.

Não podia Vasco da Gama então pensar na imensidade e riqueza de um território que depois viria a tomar aquele mesmo nome de Moçambique, para orgulho e glória de Portugal.

Mas já por aquelas paragens se falava mouro, e as naus portuguesas, sem qualquer outro distintivo visível, foram tomadas de princípio por navios turcos. É que, ao contrário de Angola, cuja costa até à chegada dos navegadores portugueses esteve completa-

mente afastada e desconhecida do resto do mundo, o território de Moçambique havia já, durante milénios, tido contacto íntimo e permanente com povos estranhos, que de muito longe vinham para traficar com os negros e levar o ouro e o marfim para as suas terras, no Mar Vermelho e em Socotora, desde as costas da Arábia ou dos confins do Golfo Pérsico, a Malacar, talvez até mesmo ao Índico Oriental.

E, primeiro que tudo, aos portugueses que em Moçambique quisessem estabelecer-se, seria, pois, necessário competir com essas gentes de outro Além-Mar, que já por ali andavam.

O primeiro contacto já se havia feito por intermédio de Pero da Covilhã, a quem D. João II, em Maio de 1487, havia mandado por terra investigar como era a navegação do Índico até à Índia e que visitou Sofala num pangaio, depois de ter estado em Calicute. Era a primeira notícia preparando o exclusivo do comércio e navegação dos portugueses para o Oriente, com escala pela costa de Moçambique, e que assim preparava de uma maneira indelével os fundamentos da província maravilhosa que que tomou esse nome.

Iniciara-se assim a colonização. Na sua primeira viagem, Vasco da Gama tocara em vários fundeadouros, como a Angra de S. Braz, hoje Mossel Bay Natal, Quelimane, Moçambique, Mombaça e Melinde, de onde, levado pela monção, chegou à Índia. Na viagem seguinte, a de Pedro Álvares Cabral, que noutra viagem descobriria o Brasil, navegou já com o objectivo de afora a Índia, ocupar também a costa da aguada, e para tanto estabeleceu uma feitoria em Sofala, cuja ocupação efectiva se realizou em 4 de Setembro de 1505, com uma esquadra do comando de Pedro Nhaia.

Na segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, António de Campo, comandante de uma das naus, foi desgarrado para Oeste, nas alturas do Cabo das Correntes e deu fundo num vasto estuário de vários rios a que deu o nome de baía da Lagoa, a *Delagoa Bay* como lhe chamam os ingleses, e que, também com o nome de estuário do Espírito Santo, a dentro do Inhaca, viria a marcar o local onde em 1544 o

comerciante e explorador português Lourenço Marques, que andara por Limpopo e vinha de Maputo, viria estabelecer um grande mercado de produtos do Interior acompanhado por outro aventureiro, António Caldeira, e ali se instalaria dedicando-se ao resgate de marfim.

A notícia da descoberta da baía foi trazida por D. João de Castro ao rei D. João III, e este, em 1546, mandava reconhecer os rios que nela desaguavam e levantar uma feitoria fortificada na margem direita do rio chamado «do Espírito Santo», depois tornada muito importante. Entretanto, Lourenço Marques, que ali se fixara definitivamente, fazia pactos de paz com os indígenas, entregando-se não só ao negócio de marfim mas também ao de cobre, segundo o testemunho do próprio D. João de Castro, com data de 1545.

Tudo indica que as explorações ordenadas por D. João III em 1546, foram dirigidas pelo colono português, que já ali estava havia dois anos, e, pouco a pouco, a baía e as territórios adjacentes começaram a ser conhecidos como «de Lourenço Marques», toponímia que para todo o sempre perdeu a designar a povoação ali criada, que veio a ser a grande cidade que hoje tem o seu nome.

Do colono Lourenço Marques, apenas se sabe que em 11 de Novembro de 1557, lhe foi dada, como recompensa, a nomeação para o cargo de escrivão da feitoria de Cochim; e de António Caldeira nada mais se soube. Mas ao patriotismo dos portugueses, basta sômente a certeza de que foi um português que fundou tão importante centro comercial.

Já então haviam começado as viagens para o Interior, porque não eram apenas Sofala e Moçambique, centros importantes no litoral que é hoje a Costa Oriental Portuguesa, que atraíam as actividades de ocupação no sentido de proteger o comércio que se iniciava.

Começavam as primeiras manifestações de rebelião fomentadas pelos mouros, que viam nos portugueses concorrentes com que de futuro teriam que contar, e Angoche, em 1512, foi talvez a primeira povoação que se revoltou a instigação dos seus habitantes árabes. Ao mesmo tempo Quiloa era abandonada por ali serem contantes as lutas internas.

A situação na costa tornava-se assim cada vez mais difícil sem o apoio de forças portuguesas, importantes, que quase nem chegavam para manter a soberania de Portugal na Índia. E então, firmados nos pontos principais do litoral dominados por potentes e traficantes mouros, os portugueses iniciaram a corrida para o Interior, seguindo as pisadas seculares dos islamitas que, primeiro que eles, já contavam com acordos de longa data efectuados com os régulos negros.

Sofala, por onde vinha o ouro, que se dizia proveniente de Ofir, terra referida na Bíblia, atraiu primeiro as atenções, mas em breve os pioneiros se



A Catedral de Lourenço Marques

voltaram para Zambeze (Cuama), que era uma via navegável e portanto oferecia mais facilidade de penetração e que, segundo era dito pelos que chegavam vindos de água acima, conduzia até ao «Mcnomotapa» donde vinha o ouro.

Tete era então um simples mercado e não oferecia interesse; e as viagens para o Interior prosseguiram, ainda que os naufragos de tantos navios que davam à costa, preferissem caminhar ao longo dela até à feitoria mais próxima, em vez de se fixarem no Interior e criar novos centros de colonização.

Assim foram passando os anos e as primeiras cobiças de europeus de outras nacionalidades começaram a surgir, tornando ainda mais difícil a ocupação das gentes lusas. O tráfego marítimo estrangeiro ia-se infiltrando nos mares e costas, que só os navegantes portugueses tinham revelado ao mundo ocidental. Para contrapor esse perigo, organizou-se em 1629 uma *Companhia de Comercio da India Oriental*, porque Índia Oriental eram todas as terras que ficavam para lá do Cabo da Boa Esperança, e Moçambique fazia parte do Estado da Índia, que era o centro de todo o comércio.

A sua sede era em Lisboa e o capital, ainda que particular com participação das administrações urbanas, era auxiliado pela interferência da Fazenda Pública. Assim se formava a primeira companhia colonizadora na África Oriental Portuguesa, que que nunca, contudo, teve vida própria, porque o negócio de escravos para o Brasil, paralizado em Angola pela intromissão holandesa, deslocara-se para a Costa Oriental. Era um comércio que, apesar de

deshumano, muitos lucros deu a portugueses e estrangeiros, se bem que para estes, todo ou qualquer negócio em terras de Além-Mar pertencentes a Portugal, fosse estritamente proibido.

Portugal estava então sob o domínio espanhol e só depois da guerra da Restauração, em 1675, foi possível mandar algumas tropas para Moçambique. Tentara-se pôr em vigor um novo sistema alfandegário resultante da libertação dada ao comércio de maneira a substituir os rendimentos do Estado que resultavam dos anteriores contactos com os capitães.

Em consequência desse novo regime assim proposto, instituiu-se uma *Junta do Comércio Livre de Moçambique e Rios de Cuama*, idêntica à Junta do Comércio do Brasil, e que tinha a sua sede em Goa, com agentes em Moçambique, dispondo de navios próprios.

Essa nova actividade sugeriu a necessidade de aumentar a população trabalhadora e procurou-se atrair colonos europeus para os «Rios de Sena», cujas terras por eles seriam distribuídas.

A novo plano de organização se procedeu em 1677 para os Rios de Cuama, apoiada numa forte expedição militar que acompanhou a criação da *Real Companhia de Comércio de Moçambique* e a reorganização da antecedente Junta de Comércio.

Mas outros tempos difíceis iam pôr em risco a soberania portuguesa. Em 1699, depois de Ormuz, perdia-se Mombaça, e com ela a Capitania da Costa de Melinde, enquanto que em vários pontos se davam levantamentos de indígenas provocados pelos

europeus estrangeiros que, atraídos pelo lucro, tinham acorrido a furtar aos portugueses as terras já regadas com o seu sangue. Assim, os ingleses ameaçavam Sofala em 1721, os holandeses procuravam instalar-se em Lourenço Marques e os franceses pareciam dispostos à ocupação das ilhas de Querimba.

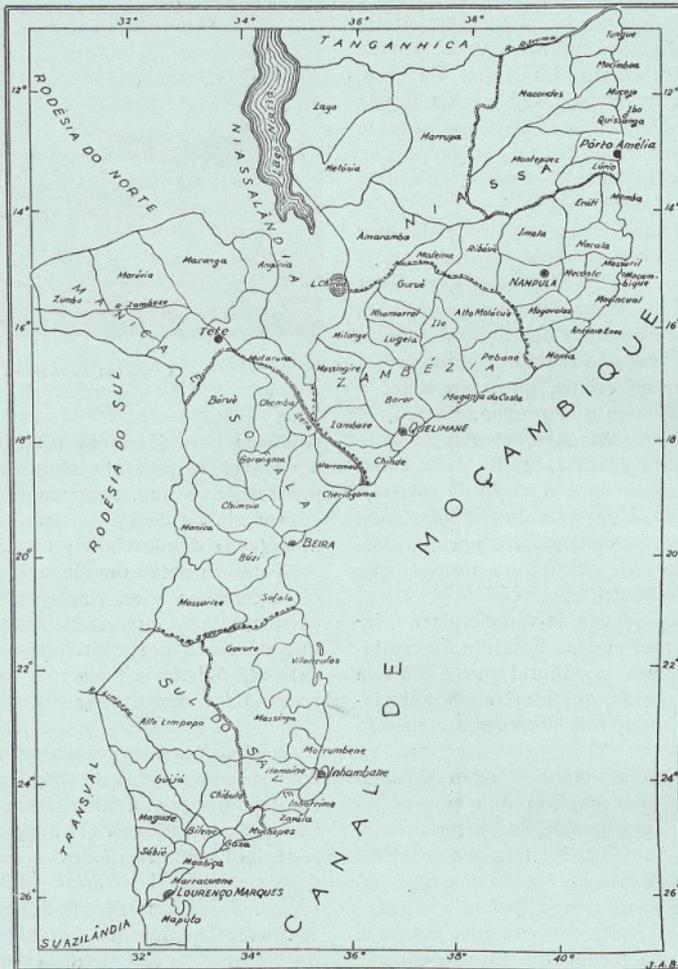
E mais uma vez o esforço português reagiu.

Em 19 de Abril de 1752, a administração do território de Moçambique era definitivamente separada da Índia, e em 7 de Maio de 1761, já sob o governo do Marquês de Pombal, a província recebia a sua primeira Carta Orgânica. Começou então o regime dos Capitães Generais com sede na ilha, dos quais o primeiro foi Francisco de Melo e Castro e depois Baltazar Pereira de Lago, que muito influuiu na prosperidade do território.

Os seus limites, nesse tempo e durante dois séculos, foram, ao norte o Cabo Delgado, ao sul a baía de Lourenço Marques e para o Interior, confusamente, até onde era possível fazer chegar a acção das autoridades portuguesas, em

certos pontos, bem próximo da costa. Os estabelecimentos mais internados eram no Zumbo, a montante de Tete, no Zambeze, ocupado e explorado por frades dominicanos, e em Manica, que havia sido doada por Monomotapa aos portugueses, no reinado de D. Sebastião.

O perigo estrangeiro subsistia com a instalação dos holandeses no Cabo em meados do século XVII e que mantinham o projecto de observar também as possessões portuguesas. Com a sua «Companhia



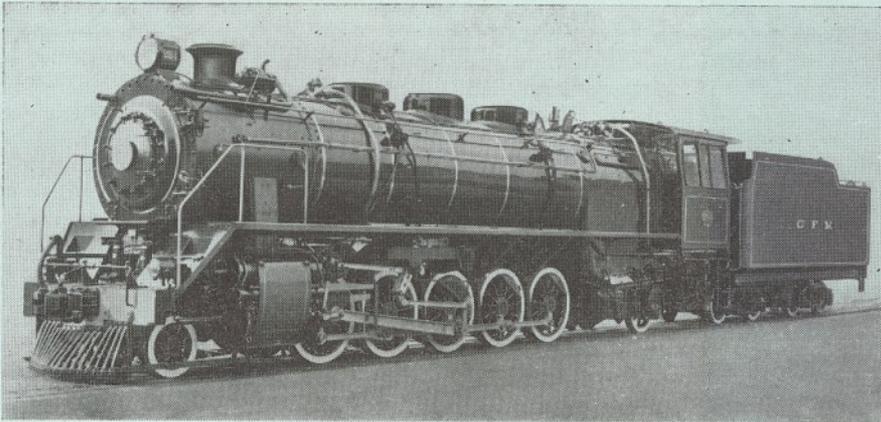
Mapa regional de Moçambique

Asiática de Trieste», os austríacos, por alturas de 1777, estabeleceram-se na Inhaca, com fortaleza e artilharia, dispostos a por ali ficarem para sempre. Mas logo Portugal retorquiu criando o Presídio de Lourenço Marques em 1781, guarnecido por forças militares trazidas de Goa a bordo da fragata *Sant'Ana*, a qual apresou na baía uma corveta inglesa, mais tarde libertada, resolvendo-se depois a questão da Inhaca por vias diplomáticas com a Austria, que acabou por reconhecer os direitos de Portugal nos territórios banhados pela baía e estuário de Lourenço Marques. O Presídio, depois de instalado e devidamente guarnecido, teve sempre dificuldades com as tribos indígenas das vizinhanças que até há pouco tempo não deixaram de o hostilizar. Quanto às intromissões francesas e inglesas, estas continuaram, acabando finalmente por garantir a posse do território até à Ponta do Ouro.

Ainda um novo período de lutas ia agora, durante

os namarrais eram castigados por uma força de desembarque da corveta *Afonso de Albuquerque*. Surgiram revoltas no Mocambo em 1880, em Angoché, no Infusse, em Sangage, em Quelimane, etc, nos prazos de Massingire em 1884, em Manica em 1885, em Inhambane e Cabo Delgado em 1878. Em 1887, o Governador-Geral, capitão-tenente Augusto de Castilho, acabava com o poderio dos Bongas, desde há muito hostis aos portugueses, conduzindo contra eles uma bem estudada campanha numa perfeita e modelar execução. No sul, a situação tornara-se melindrosa com as intervenções menos oportunas do oficial da marinha inglesa William Owen, empregado em trabalhos hidrográficos por conta do Governo Inglês. Perante o perigo de perder os territórios a que tinha direito, Portugal recorreu à Arbitragem.

Com efeito, a 11 de Junho de 1875, o marechal da França, Mário Edmé de Mac Mahon, duque de



Uma das 22 locomotivas HENSCHEL, tipo «Santa-Fé», fornecidas recentemente para o Caminho de Ferro do Limpopo (Moçambique)

o século XIX, pôr à prova o esforço indómito dos portugueses.

Movidos e atizados por cobiças de outros europeus, os indígenas levantavam-se. Em 1849 em Inhambane e em 1855 em Lourenço Marques e Sofala, promovidos pelos vátuas do Manicusse, a rebeldia alastrou até que este morreu em 11 de Outubro de 1858, continuando porém a agitação por desinteligência entre os seus dois filhos e sucessores Maueva e Musila. Na Zambézia a situação tornava-se perigosa com o poderio adquirido pelos descendentes do goano Joaquim Vicente da Cruz, o *Bereco*, cujo filho, o *Inhaude*, acabou por estabelecer-se em Massangano sem reconhecer a soberania portuguesa, chegando a causar sério revés a uma força que, em 1855, pretendeu reprimir os seus desmandos cometidos quase às portas de Tete.

No norte, as operações militares sucediam-se entre, às vezes, tréguas de longos períodos. Em 1887,

Magenta, nomeado diplomaticamente árbitro da questão, fixava, de uma vez para sempre, e de acordo com as pretensões portuguesas, o domínio de Portugal ao sul do território, Lourenço Marques tornava-se assim a chave do trânsito para o Transvaal, e essa confirmação de posse, juntamente com uma administração sensata, deu lugar ao aproveitamento útil e progressivo dessa localidade, como porto de trânsito indispensável.

Como testemunho permanente de gratidão, Lourenço Marques erigiu numa das suas melhores praças uma estátua ao marechal Mac Mahon, o árbitro imparcial que usando de verdadeira justiça, deu à cidade e ao seu porto a oportunidade para transformar a povoação insignificante e insalubre que até então era, no mais moderno e progressivo centro urbano da província.

Ainda mais uma vez o esforço português triunfara.

Não havia, porém, ainda terminado a luta pela integridade das terras portuguesas. A despeito da Conferência de Berlim em 1885, de que resultaram tratados estabelecendo os limites da Província com os territórios confinantes, a leste ocupados pela expansão britânica e ao norte pela Alemanha, esta nação ocupou Kionga, deslocando a fronteira para o Cabo Delgado. Só em 1918, após a acção das forças portuguesas e a derrota daquele país, Portugal recuperou a zona a que tinha direito.

Do lado de leste, abandonada a ideia da ligação com Angola, os portugueses numa fronteira ainda indecisa, procuravam manter os seus direitos de prioridade e das providências adoptadas resultou a campanha contra os macololos em 1889, chefiada pelo major Alexandre de Serpa Pinto, de que, por seu turno, resultou o célebre ultimatum de 11 de Janeiro de 1890. Finalmente, depois de vários incidentes dolorosos, a 11 de Junho de 1891, foi assinado o tratado dos limites com os territórios britânicos.

Menos trabalhado do que o interior de Angola que, disponha de quatro importantes vias fluviais de penetração, permitira aos portugueses estabelecerem-se longe da costa, o interior de Moçambique somente podia ser atingido pelo vale do Zambeze que, ambicionado por ingleses e alemães, nos ia sendo subtraído pouco a pouco com rectificações de fronteiras e acordos sucessivos. Essas terras do interior apresentavam-se dominadas por várias raças indígenas, das quais a mais poderosa era constituída pelos vátuas, gente aguerrida e de difícil submissão. Com a soberania portuguesa desdenhada por estrangeiros, que duvidavam da potencialidade do nosso esforço, chegara a hora em que Portugal necessitava mostrar-se capaz de, por intermédio de uma acção enérgica e decidida, poder manter os seus domínios sem auxílio de estranhos.

Estudou-se minuciosamente o plano e essa acção iniciou-se em 1895 com a campanha contra os vátuas, dirigida e guiada por António Enes, da qual fazia parte um grupo dos melhores e mais arrojadados oficiais das terras de África, como Caldas Xavier, Eduardo Costa e Aires de Ornelas, Paiva Couceiro, mais tarde Governador Geral de Angola, e finalmente aquele verdadeiro tipo de militar português do Ultramar, em espirito e atitudes, que foi Mouzinho de Albuquerque.

Organizou-se a expedição, ante os olhares curiosos dos nossos vizinhos ingleses e alemães, que duvidavam que Portugal, país, ao tempo, de fracos recursos, chegasse a dominar o Gungunhana, o

chefe vátua, que podia mobilizar 140.000 homens, porque, paradoxalmente, tinha sido esse mesmo chefe sempre hostil a todas as infiltrações europeias quem talvez tivesse feito estacar a espoliação dos territórios portugueses.

Na verdade, nada convinha então mais a alguns ambiciosos estrangeiros que nos vigiavam, do que a derrota das nossas forças. Mas tal não sucedeu, e num rasgo de heroicidade, Mouzinho de Albuquerque penetrou até à própria cubata do régulo que todos temiam, para o trazer preso e com ele a submissão de todos os seus inúmeros súbditos.

Sob o clima dos mais agressivos, desafiando emboscadas e perigos invisíveis, um pequeno grupo de homens destemidos mantinha aceso o fogo sagrado do esforço português, podendo assim considerar-se a ocupação completada.

Era pois chegado o tempo de se pensar nas vias de comunicação indispensáveis ao progresso interno de Moçambique e à sua expansão exterior, e assim se iniciaram os primeiros passos para a construção de caminhos de ferro. Urgia acelerar o tráfego terrestre que até então era feito por meios primitivos, utilizando quase sempre carregadores, poucos sendo os casos em que as vias fluviais eram utilizadas por pequenas embarcações indígenas.

Noutro lugar deste número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o leitor encontrará, sob o título de *Transportes de Moçambique*, a história breve do estabelecimento da rede ferroviária nesta próspera província ultramarina. Ligando o interior com os seus portos, o caminho de ferro contribuiu poderosamente para a valorização do território, apto a receber da Metrópole todos aqueles portugueses que com a sua presença e o seu esforço hão-de consolidar a grande obra de colonização e nacionalização, que é um dos títulos de glória de Portugal.

Vão já longe os tempos em que a província de Moçambique servia apenas de abrigo e refresco às néus portuguesas com rumo à Índia, singrando costa acima onde velhas fortalezas hoje em ruínas mas ainda arrogantes, são testemunhas mudas perpetuando o esforço português que resistiu durante séculos aos assaltos de cafres e turcos, às lutas, intrigas e cubiças de estrangeiros invejosos, às devastações de um clima que era dos mais insalubres, aos ataques, armadilhas e ciladas de selvagens ferozes. A tudo o esforço português resistiu! Hoje, quando se diz PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE, deveria sempre acrescentar-se: E O ESFORÇO PORTUGUÊS!



Algumas anotações ao plano de fomento de Angola

Pelo ENG. JOSÉ MANUEL DE ALMEIDA FERNANDES

Por circunstâncias várias, este artigo, escrito em Julho de 1953, só foi publicado em fins de 1954 nas «Memórias da Ordem dos Engenheiros». Como alguns aos conceitos do texto original já estivessem prejudicados na sua oportunidade, o que vai ler-se, revisto pelo autor, não é uma transcrição integral do que foi publicado nas M. O. E. (Vol. I, Fasc. IV).

I — O CAMINHO DE FERRO DO CONGO

ENTRE as obras a realizar em Angola, nos anos de 1953 a 1959, pelo Plano de Fomento do Ultramar, figura o caminho de ferro do Congo. Ninguém duvida dos serviços que esta via de transporte prestará ao Congo; os resultados dos outros caminhos de ferro da Província estão patentes, sobretudo onde as regiões atravessadas reuniam boas condições para a fixação de europeus.

Em tudo o que foi publicado, acerca do caminho de ferro do Congo, nota-se, porém, uma certa indeterminação, perfeitamente explicável por não estarem ainda bem amadurecidos os estudos prévios. Assim, ainda nada se disse quanto ao traçado provável, nem mesmo quanto aos pontos por onde obrigatoriamente passará a via férrea. Tão pouco se fez qualquer referência à possibilidade de ligação, pela fronteira norte da Província, com a rede do Congo Belga, e não se esclareceu qual o porto que servirá de testa ao caminho de ferro do Congo (Luanda ou Noqui). E não se fez também referência a um assunto de cuja planificação não se deve abstrair: a linha que estabelecerá a inter-ligação futura das várias vias férreas de penetração, cujas testas são hoje, como se sabe, Luanda, Lobito e Moçâmedes.

Na conferência que realizou no S. N. I., o sr. Subsecretário do Ultramar, ao referir-se a este cami-

nho de ferro, acentuou as dificuldades do traçado e declarou que nos seis anos abrangidos pelo Plano de Fomento se vão construir 150 km de via, acrescentando que depois se definiria qual o traçado mais conveniente para a continuação da linha.

Compreendemos perfeitamente as dificuldades do problema e a urgência de o resolver, dificuldades e urgência que justificam plenamente a posição tomada, e donde deriva, como lógico corolário, a necessidade de estudar rapidamente este assunto nas suas características técnicas, sem minimizar dificuldades, mas procurando escolher, embora em linhas gerais, o traçado que mais vantagens oferece e os pontos ou regiões que mais interessa servir. Não se correrá assim o risco, que a orografia do Congo faz recear, de se construir um caminho de ferro cujo enquadramento na futura rede da Província não seja o melhor, e cujo traçado não se adapte bem aos núcleos de valores em torno dos quais se vai polarizar depois o desenvolvimento do Congo.

Antes de discutir os possíveis traçados do caminho de ferro do Congo, vamos procurar definir as zonas que mais interessa valorizar.

1 — Sabe-se que os pequenos portos de Ambriz, Ambrizete e Santo António do Zaire, ao norte de Luanda, não oferecem condições favoráveis para de qualquer deles se fazer um porto marítimo de grande movimento. Não podem portanto constituir portos de saída de vias férreas que não sejam de interesse meramente local.

2 — Quanto ao porto de Noqui, no Rio Zaire, próximo do grande porto belga de Matadi, a sua influência no desenvolvimento do Norte da Província em breve prazo se afirmará, uma vez concluídas as obras em curso e melhorada a rede rodoviária afluente. A beneficiação da rede de estradas constituiu um imperativo urgente, visto como o porto de Noqui, pela sua situação especial, significa, além de um factor de expansão económica, uma afirmação da nossa presença no Zaire. E como tal, pretende-se que ele, embora modesto nas suas perspectivas,

instalações e equipamentos, seja uma realização que nos dignifique e trabalhe com bom rendimento.

A exploração do porto de Noqui virá a exigir, provavelmente, a construção de um caminho de ferro aducente, visto que esta via é hoje em África, e sê-lo-á ainda por muito tempo, a forma mais barata e mais conveniente de transporte a longa distância, conservando a sua plena capacidade de tráfego durante a estação das chuvas. O traçado será tal que permita a boa drenagem, para Noqui, da área portuguesa da bacia do Zaire, a poente de Maquela do Zombo, e talvez também de parte da área atravessada pelo M'Bridge. De qualquer forma, e seja qual for o traçado escolhido, não haverá interferência em relação ao «hinterland» do porto de Luanda.

3—Se houver boa colaboração entre os diversos serviços belgas e portugueses, é muito provável que o porto de Noqui venha a ter instalações e funções que de certo modo completem e auxiliem as do porto de Matadi. Com efeito, à parte o porto de Boma, cuja área de influência se limita a uma pequena zona ao Norte do Rio Zaire, pode dizer-se que, praticamente, todos os produtos que chegam ao Congo Belga, ou dele saem, passam pelo porto de Matadi ou pelo do Lobito. Por este último, e por intermédio do Caminho de Ferro do Benguela, passam principalmente as mercadorias que provêm da região do Katanga, ou a ela se destinam.

Isto significa que a área de influência do porto de Matadi é imensa, a de quase todo o Congo Belga, à excepção da zona industrializada do Sul (Katanga, Elizabethville, etc.). Já hoje se verifica o engorgitamento de mercadorias neste porto, seja por dificuldades de transportes marítimos e fluviais, seja por insuficiência das instalações.

Tudo leva a crer, portanto, que a ligação ferroviária de Noqui com Matadi será uma realidade dentro de pouco tempo.

4—Há um aspecto demográfico do Congo que convém destacar. As campanhas de combate à doença do sono estão a realizar excelente trabalho junto da população indígena, trabalho que fora precedido pela transferência de aldeias completas para posições mais salubres e melhor servidas de meios de comunicação.

A actuação das brigadas da pentamidina merece os maiores elogios; mas é evidente que elas não podem modificar de forma sensível as condições insalubres de certas regiões do Congo, dependentes de factores climatéricos ou meteóricos, topográficos e agrícolas. E por isso há que verificar ainda hoje a existência de grandes manchas, praticamente desertas.

É o que sucede, por exemplo, no concelho de S. Salvador, a poente da Madimba e ao Norte do Rio M'Bridge, onde numa área superior a 6.000 km²

há uma densidade populacional inferior a 1 habitante por km².

As campanhas de profilaxia da doença do sono têm tido como principal objectivo a imunização do indígena, e isso embora de resultados extremamente importantes, não evita que a doença do sono continue a impedir, em vastas zonas, a constituição de reservas pecuárias. E este estado de coisas, se remédio tiver, não pode modificar-se em curto prazo, exigindo algumas dezenas de anos de trabalho paciente e metódico.

Excluída a zona de influência do porto de Noqui, a qual forma uma questão bem separada e restrita; excluída a faixa costeira, onde um caminho de ferro não teria interesse e seria onerado com a construção de dispendiosas pontes, já próximo da costa, sobre os Rios Dande, Loge, M'Bridge e Lucunga; excluída a zona a poente de S. Salvador e da Madimba, pela sua fraca densidade de população; excluído o vale do M'Bridge, no correspondente ao curso médio e superior deste rio, visto que a forma mais conveniente de valorizar o M'Bridge será a de uma via férrea para Noqui; excluída, finalmente, a faixa oriental do Congo—bacias hidrográficas dos Rios Luquiche Zádi, Cuilo e Cuango—onde, pela proximidade da fronteira, e por várias outras razões, não é de prever a próxima construção de qualquer caminho de ferro, temos o problema reduzido à ligação, com o porto de Luanda, de uma região de média altitude—Dembos, Encoge, Uige e Songo—e da região planáltica que vai de Lucala a Maquela do Zombo.

Outra zona que poderá ter valorização rápida é a de S. Salvador a Maquela, compreendendo o Alto M'Bridge a jusante das quedas (1), a Serra da Canda, onde a altitude e as condições climatéricas são favoráveis ao povoamento, o Médio M'Bridge, de que adiante falaremos, e o vale do Lefunde, ao longo do qual existe também uma boa área de terrenos férteis. Ela será servida, em melhores condições de transporte, pelo porto de Noqui, muito mais próximo.

O traçado

Com origem, directa ou indirecta, no porto de Luanda, três soluções se podem apontar como mais aconselháveis (2):

(1) Dentro dos próximos 5 anos, a Companhia União Fabril terá aproveitado, no Alto M'Bridge, alguns milhares de hectares na produção de têxteis.

(2) É óbvio que neste trabalho, para o qual não se dispõe de elementos topográficos de escala e rigor suficientes, os pontos indicados são-no apenas de forma grosseiramente aproximativa. Exemplificando: o projecto definitivo do caminho de ferro poderá escolher, em vez de Lucala, Vila Salazar como entroncamento com a via férrea de Luanda a Malange, se o estudo pormenorizado do traçado indicar que este local reúne melhores condições topográficas, ou que o seguimento da linha, para Sul, assim o aconselha,

Traçado I — Luanda - Caxito - Uíge - Damba - Maquela.

Traçado II — Lucala-N'Gage-Damba-Maquela.

Traçado III — Lucala-Samba - Caju - Quiculungo - Quitexe-Bembe-S. Salvador-Noqui.

O primeiro oferece como vantagens principais: Ser a ligação mais curta do Uíge com Luanda; Valorizar a região dos Dembos, até agora mal servida de transportes, apesar da sua proximidade de Luanda;

Facilitar o acesso às regiões do Encoge e Songo, isto é, fazer a serventia de zonas que já hoje definiram posição na cultura do café.

E como maiores inconvenientes:

Traçado difícil entre o Caxito e Dange, por virtude do relevo e da diferença de nível a vencer — cerca de 700 metros;

Atravessar zonas fracamente povoadas;

A ligação do Uíge ao N'Gage ser também difícil, pelo acidentado do terreno, havendo cerca de 400 metros de altitude a vencer numa distância horizontal da ordem de 30 a 50 quilómetros.

A segunda solução, ou seja a do traçado Lucala-Maquela, não oferece dificuldades de construção. Não há grandes diferenças de nível a vencer, não há obras de arte importantes a considerar. E como também não se prevêem grandes movimentos de terras, o custo deste traçado será bastante razoável. A única contra-indicação é a de alongar o percurso de Uíge a Luanda. O traçado acompanha, em quase toda a sua extensão, a estrada Lucala-Maquela. Mas deve notar-se que isso não constituirá excepção, em Angola, nem significará uma super-abundância de meios de transporte. Repare-se que o caminho de ferro do Lobito até à fronteira, numa extensão superior a mil quilómetros, é sempre acompanhado por estrada e a ninguém ocorrerá dizer que há uma duplicação desnecessária. O mesmo sucede com o caminho de ferro de Leopoldville a Matadi, do qual representamos, no mapa anexo, uma parte do percurso.

Se o caminho de ferro do Congo tiver origem no Lucala poderá seguir por Samba-Cajú (1004 m), Camabatela (1247 m), N'Gage (1267 m), Damba (1123 m), Quibocolo (1001 m) e Maquela (925 m).

Nas proximidades do N'Gage entroncará o ramal do Uíge, de traçado difícil, como já se observou.

A ligação com o caminho de ferro de Noqui será feita nas proximidades de Maquela.

A extensão do caminho de ferro Lucala-Maquela é, aproximadamente, de 410 km, a que deverá acrescentar-se cerca de 30 km do ramal do Uíge. Em números redondos, são 450 quilómetros. E cabe agora observar que sendo a extensão da via férrea do N'Gage a Maquela de 230 km, os primeiros 200 quilómetros de caminho de ferro já atingiram não somente o N'Gage mas também a zona do Uíge, pelo ramal proposto. Dada a economia e rapidez de

execução deste traçado, onde não haveria obras de arte dispendiosas ou de construção demorada, poder-se-ia atingir o Uíge dentro do sexénio correspondente ao Plano de Fomento.

Vejamos rapidamente as principais características, geográficas e climáticas, agrícolas e mineiras, da região por onde passaria esta via férrea.

1.º — A zona planáltica Lucala-Maquela constitui o nó orográfico que separa, para poente, as bacias hidrográficas dos rios M'Bridge, Loge e Dande, e, para nascente, as dos rios Lucala e Luquiche Zadi. Tem o seu maior desenvolvimento na direcção Norte-Sul, com altitudes compreendidas entre 900 e 1260 m. A estrada principal de Lucala a Maquela do Zombo segue também a direcção Norte-Sul, e compreende-se que esta estrada, passando pelas linhas de cumiada ou próximo delas, a altitude sensivelmente uniforme, não tenha exigido obras de arte importantes. Grande parte dos principais núcleos europeus, fixados no Congo, localiza-se ao longo desta estrada, onde é também considerável o número e importância das povoações indígenas.

O clima, em todo o planalto, de Lucala a Maquela, pode classificar-se de bom, embora quente na estação das grandes chuvas, de Fevereiro a Maio. E como o planalto está acima de todas as grandes linhas de água, e nele não existem, praticamente, áreas pantanosas ou alagadiças, não há zonas a sanear, estando desde já o planalto em boas condições para a fixação de colonos.

2.º — Sob o ponto de vista agrícola, eis o que convém esclarecer, embora resumidamente:

A maior parte da área do Congo pertence ao tipo de savana com capim herbáceo e, seguindo as linhas de água e depressões do terreno, galerias ou manchas de floresta densa. Para o Norte do concelho de S. Salvador a floresta adquire maior desenvolvimento, aproximando-se já do tipo equatorial. Consequentemente, a maior actividade desta parte do Congo é a do aproveitamento de madeiras para exportação. E como o valor desta mercadoria não suporta transporte a longa distância, será pelo porto de Noqui que essa exportação deve fazer-se. O melhoramento da actual rede de estradas e, mais tarde, o caminho de ferro de Noqui, darão indubitável incremento à exportação de madeiras; observe-se que mesmo nas presentes condições de transporte, muito distantes da perfeição, vai-se verificando um aumento substancial das exportações.

Ao Sul do Rio M'Bridge, nas zonas de altitude conveniente — até 800 m, por via de regra — as manchas de floresta são aproveitadas para a plantação do café, hoje, sem dúvida, o mais valioso produto de exportação do Congo. A zona mais interessante para a produção do café abrange, além dos Dembos, Uíge e Quitexe, Nova Caipemba e Encoje, Songo e Bembe, o que não quer dizer, claro está, que não se cultive café noutros pontos do Congo.

Justamente porque é hoje um produto de alto valor, o café pode suportar sem impedimento, e mesmo sem inconveniente de maior, o transporte suplementar de 50 ou 100 quilómetros em caminho de ferro, pois isso pouco significado terá nos lucros e encargos de uma fazenda.

Nas regiões planálticas, em torno das povoações indígenas, os terrenos aproveitados resumem-se, em geral, ao indispensável para o alimento das povoações, existindo poucas explorações agrícolas dirigidas por europeus. Contudo já hoje se encontram explorações cujos resultados são, afinal, os testemunhos do que poderá vir a ser o desenvolvimento da zona planáltica do Congo.

Na esquematização dos valores actuais e também daqueles que, estando hoje em potencial, podem tornar-se realidade dentro de curto prazo, devemos falar do aproveitamento de uma zona de extraordinárias possibilidades agrícolas, que virá por certo a ter boa quota na prosperidade do Congo uma vez que se dominem as cheias, e se faça a drenagem e o regadio desta zona. Refiro-me à vasta região, de relevo suave e óptimos terrenos, que abrange o curso médio do M'Bridge e os seus afluentes, Lefunde, Lueca, Lucunga, etc..

Há ali cerca de 150.000 hectares de terrenos em boas condições de aproveitamento, aptos para quase todas as vulgares culturas coloniais e para outras que interesse adaptar, nomeadamente os citrinos, o arroz e certas fibras, umas de vegetação espontânea (*urena lobata*, *papyrus*, etc.), outras, como *quenafe*, cuja cultura extensiva já é uma realidade no Alto M'Bridge.

«Grosso modo», esta área é delimitada a poente pelo meridiano 14º 25' e a Sul, nascente e Norte pela curva de nível 600 m. Como cota mínima, a da confluência do M'Bridge com o Lucanga, 450 m.

É evidente que a exportação dos produtos provenientes do aproveitamento desta área se fará pelo porto de Noqui, logo que se construa o caminho de ferro de Noqui até à serventia da vasta zona que acabamos de indicar. E a construção dessa via férrea está então plenamente justificada pelo tráfego que por ela se efectuará. Com efeito, além das madeiras e dos minérios que se extraírem no Norte do Congo, além do normal desenvolvimento da faixa influenciada pelo caminho de ferro, há a considerar que por ela se fará o escoamento de toda a produção agrícola, exportável, de uma área que totalizará mais de 180.000 hectares de terrenos de alto valor cultural, em boa parte a submeter a regime de produção intensiva.

Outra região que poderá ter extraordinário surto é a do vale do Rio Lucala, a montante de Duque de Bragança e a nascente de Samba Cajú e Camabatela.

É provável que se possam aproveitar ali cerca de 100.000 hectares de terrenos que têm excelentes

condições topográficas para adaptação a regadio, mas cujo reconhecimento agrológico supomos não estar feito. Toda esta área, da qual se pode dizer o que, «*mutatis mutandis*», já ficou exposto acerca do Rio M'Bridge, quanto às possibilidades culturais e quanto à necessidade de construção das obras que assegurem a defesa das cheias, fica compreendida entre as curvas de nível 1.100 e 1.200 metros, e estende-se para Norte e Sul de Cateco, que nela ocupa uma posição quase central.

Muito se tem falado das quedas de Duque de Bragança, como futuras produtoras de energia eléctrica. Mas ainda não se disse que, por grandiosas que sejam as quedas, elas formam apenas um por menor, embora espectacular, de um conjunto que é preciso resolver em toda a sua amplitude: o aproveitamento hidroagrícola e hidroeléctrico do Rio Lucala.

Mesmo sob o ponto de vista exclusivamente hidroeléctrico, o aproveitamento das quedas de Duque de Bragança exigirá, para regularização dos caudais do Lucala, algumas albufeiras de compensação estival, quer no próprio Lucala, a montante das quedas, quer nos seus afluentes principais. Essas barragens poderão servir, cumulativamente, para o regadio dos campos de jusante e sua defesa contra as cheias. Enfim, é todo o problema hidráulico do Lucala a estudar, e, sem esse estudo completo e exaustivo, ficar-se-á na contingência de realizar o que os americanos chamam sugestivamente uma *manta de retalhos*» (3).

A título complementar, ter-se-á de garantir aos produtores os meios de transporte mais económicos; neste particular o traçado Lucala-N'Gage-Maquela não daria azo a contradita, pois um pequeno ramal, entroncando no troço compreendido entre Samba-Cajú e Camabatela, asseguraria, de maneira satisfatória, o escoamento da produção agrícola.

E pouco mais se pode dizer agora das perspectivas agronómicas do Congo, à falta de estudos de conjunto e de ensaios metódicos das aptidões culturais. Pressente-se, porém, que todas as previsões, por optimistas que sejam, ficarão aquém da realidade. Assim, a produção de café pode aumentar de várias vezes, a cultura de arroz já representa um valor efectivo, a espontaneidade de vegetação das fibras têxteis garante a boa produtividade das futuras plantações, as leguminosas, o milho, a mandioca e as oleaginosas estão dentro da gama habitual das culturas indígenas, os citrinos têm boa produção, mesmo em terrenos que não são regados, a cana sacarina tem como testemunhos culturais, a Sul do Congo as magníficas plantações da Fazenda Tentativa, e a Norte as da «Union Sucrière du Congo»,

(3) Relatório cit. pelo Prof. Eng. A. Abecassis Mansanara in «Mem. da O. dos Eng.», Vol. I, Fasc. I, pág. 10 — Lisboa, 1952.

próximo da nossa fronteira. E julgamos também que algumas plantações do tipo equatorial, nomeadamente a borracha e o cacau, podem ter êxito no Norte do Congo, nas terras quentes onde a floresta se adensa. Mas a adaptação de tais culturas exige, como é óbvio, uma primeira fase experimental.

3.º — Algumas palavras sobre o interesse mineiro do Caminho de Ferro do Congo :

Na região do Mavoio (concelho de Maquela do Zombo) aparecem o cobre, o zinco, o chumbo e o ferro. Os dois primeiros metais têm sido explorados, mantendo-se a produção anual de cobre à volta de 1200 toneladas, a que corresponde um tráfego ascendente de 2.000 toneladas de coque metalúrgico, destinado à primeira fusão do minério.

Nas minas do Bembe tem sido explorado o cobre, mas ainda não se evidenciaram reservas e condições de jazida que permitam lavra permanente.

Noutros locais os trabalhos de geologia e prospecção têm mostrado afloramentos ou condições favoráveis à formação de depósitos minerais.

Está a realizar-se agora no Congo um vasto programa de prospecção e pesquisa, para o qual se tem recorrido aos processos mais modernos da técnica mineira: interpretação geológica da fotografia aérea, sondagens eléctricas e cartas de resistividade, prospecção geoquímica, sondagens a diamante, etc.

Todavia, é ainda prematura a indicação dos resultados.

Portanto, embora seja possível que as explorações mineiras venham a ter papel relevante na economia do Congo, e a determinar importante tráfego ferroviário, nada está ainda esclarecido, nem com relação aos pontos de carga, nem acerca dos quantitativos a transportar. Contudo, no esquema, que apresentamos, da futura rede ferroviária do Congo, toma-se em consideração o que hoje parece mais provável quanto à distribuição dos centros de exploração mineira. Deve acentuar-se que há muito de hipotético, incerto e aleatório nesta matéria; e é pena que assim seja, pois acontece muitas vezes, principalmente em África, que a construção dos caminhos de ferro é uma consequência das necessidades de transporte da indústria mineira.

Para as minas do Mavoio, as únicas que estão a trabalhar, a ligação ferroviária com Luanda ficará assegurada por Lucala. E melhores condições de transporte haverá quando se construir o caminho de ferro para Noqui.

No que respeita às minas do Bembe, se vierem a definir-se condições para actividade permanente, não parece difícil o escoamento da produção por qualquer dos traçados que se indicaram.

Na faixa litoral, com terrenos de formação recente, compreendida entre o Zaire e o porto de Ambrizete, começa a ver-se a possibilidade de existência de interessantes jazigos de fosfatos. Sabendo-se que a Metrópole importa, por ano, cerca de 250.000 t

de fosfatos naturais, e que o consumo aumenta rapidamente, à medida que a lavoura vai racionalizando os seus processos de cultura, compreende-se o valor que poderá assumir esta questão, a qual exige transportes baratos e instalações portuárias adequadas. Caso se confirme a importância industrial destes depósitos de fosfatos, a hipótese que se nos afigura mais facilmente realizável, «a priori», é a de se prolongar, para Oeste e Sudoeste, o caminho de ferro de Noqui, até aos convenientes carregadouros; a menos que a barra do M'Bridge permitisse a construção de um porto fluvial, junto à foz, onde pudessem carregar os barcos para o transporte directo do fosfato a Lisboa, sem baldeação.

Como quer que seja, se os jazigos de fosfatos, entre a foz do Zaire e o Ambrizete, revelarem condições favoráveis à exploração, em escala e cadência a determinar, a exportação do minério far-se-á pelo Ambrizete ou por Noqui, pondo-se desde já de lado a possibilidade de para esses fosfatos se aproveitar, como via de transporte, o caminho de ferro do Congo.

O outro traçado possível, o traçado III, é o que partindo de Lucala se dirige a Samba Caju, Quiculungo, Quitexe e Vale do Alto Loge, passando alguns quilómetros a este de Nova Caipemba e do Bembe, e seguindo, depois de atravessar o Rio M'Bridge, por Madimba e S. Salvador até ao seu terminus, o porto de Noqui. O perfil longitudinal não é tão favorável como o do traçado II, mas reúnem-se vantagens que não são insignificantes e podemos resumir assim:

a) ligação mais fácil com a linha dos Dembos, em estudo pelos serviços oficiais, e que entestando em Luanda servirá os Dembos e toda a região até Nova Caipemba, em cujas proximidades ficaria localizado o entroncamento;

b) melhor serventia, quer para Luanda, quer para Noqui, da região onde o café é mais intensamente explorado;

c) o alongamento do traçado é apenas aparente, pois permite reduzir ou suprimir alguns ramais, como Noqui-Maquela, que ficaria reduzido ao troço de S. Salvador a Maquela, e Songo-Uige-M'Gage, cuja construção, como já vimos, é difícil;

d) melhor separação das zonas de influência da via férrea e da estrada, já em construção, de Lucala a Maquela;

e) finalmente, melhor serventia do Alto e do Médio M'Bridge, cujas possibilidades agrícolas já se referiram.

Em contrapartida, alguns inconvenientes se podem apontar: um deles, como já se disse, é o de o traçado assentar em terreno mais difícil; outro é o de seguir por regiões menos densamente povoadas e com piores condições climáticas.

Com estas ressalvas, e para não alongar este trabalho com pormenores que o leitor facilmente deuzirá, tudo o que dissemos em prol do traçado Lucala-Maquela é extensivo ao traçado Lucala-Noqui, com pequenas alterações. E em tudo que vai seguir-se, ao citarmos aquele traçado queremos também referir-nos ao último, excepto quando indicarmos distâncias quilométricas.

Algumas zonas haverá, sem dúvida, susceptíveis de valorização agrícola, mineira, ou de qualquer outra natureza, para as quais o caminho de ferro do Congo, com qualquer dos traçados que se propõem, não resolve directamente o problema do escoamento dos seus produtos. Também é absolutamente normal que outras venham a surgir, com os seus problemas novos de transporte. Todavia, na esquematização dos valores, reais ou prováveis, que fizemos, não nos pesa na consciência nenhuma omissão significativa. E não está fora de propósito recordar um lugar comum: no Congo, como em qualquer outro sítio, o pleno rendimento do caminho de ferro exige a construção de uma rede de estradas afluentes. Logo que esteja definido o traçado, deve fazer-se o estudo e planificação rodoviária complementar, de forma a atingir-se rapidamente uma razoável utilização do sistema. Então se verá que certas zonas, que não forem expressamente mencionadas neste trabalho, serão servidas com relativa facilidade por estradas afluentes, quer aproveitáveis da rede actual, quer seja necessária construí-las.

Determinados, a traços largos, os locais por onde interessa que passe o caminho de ferro do Congo, resta-nos estudar o enquadramento desta via no conjunto da rede geral de Angola.

De tudo o que havemos dito destacam-se as conclusões seguintes:

O traçado do caminho de ferro do Congo pelo Caxito, Dembos e Uige, dadas as dificuldades do terreno, será de construção difícil e de dispendiosa exploração. Isso não impede que a ligação de Luanda com os Dembos se considere vantajosa e urgente, embora de horizonte limitado.

Como complemento do traçado III, estabelecendo ligação rápida com Luanda das zonas do Encoje, Uige e Sougo, as suas vantagens são evidentes e ressaltam bem do mapa anexo.

O traçado pela região planáltica de Lucala a Maquela do Zombo, será o de mais económica e mais rápida realização. Adiante veremos a importância desta via na estruturação das comunicações angolanas. Ela vai constituir a primeira fase da construção da «linha dos planaltos», que se apoiará nos caminhos de ferro de penetração e será o primeiro passo para a ligação, através de Angola, de toda a costa ocidental de África, ao Sul do Saará.

II — A REDE FERROVIÁRIA DE ANGOLA

Em Angola, os caminhos de ferro têm sido cons-

truídos com o fim de transportar economicamente, para os portos do litoral, os produtos, aptos para exportação, provenientes do interior do continente africano e, evidentemente, transportar para o interior os produtos importados. São de facto caminhos de ferro de penetração seguindo o rumo leste, e justamente por virtude das facilidades e economia desse meio de transporte, as regiões por ele atravessadas valorizaram-se rapidamente.

Mas não há só um objectivo nacional a considerar. Assim, o caminho de ferro do Lobito à fronteira teve como determinante principal a necessidade de conduzir para aquele porto a produção mineira do Katanga. É claro que, na faixa servida pela via férrea, esta constituiu o maior e melhor instrumento para a população europeia se estabelecer, em bases definitivas, tanto mais que as condições de salubridade eram excelentes; contudo, foi a necessidade de trazer os minérios do Congo Belga para a costa que obrigou à conclusão rápida desta via férrea. E o que sucedeu com o Lobito, verificou-se também na nossa costa oriental, quanto aos portos de Lourenço Marques e Beira, em relação ao Transvaal e à Rodésia do Sul.

O extraordinário incremento da produção mineira, que se tem verificado em ambas as Rodésias e no Congo Belga, depois da última guerra, tem forçado as empresas ferroviárias a transportar, nas suas linhas, toneladas muito superiores aos que supunham ser a capacidade de tráfego. Dado o reduzido número das vias férreas que estão, geográfica e economicamente, em condições de colaborar no desenvolvimento das Rodésias e do Congo Belga, compreende-se a preocupação dos respectivos governos, não somente quanto ao equipamento dos portos de saída desses produtos, mas também quanto ao transporte ferroviário, o único admissível para o escoamento da produção mineira. As várias conferências realizadas em Lisboa, Paris e Joanesburgo entre representantes e técnicos dos países ao Sul do Saará, mostram bem a acuidade do assunto.

No interior do continente africano há actualmente milhões de toneladas de carvão, cobre, crómio, manganês, zinco, chumbo, berílio, estanho, etc., em jazigos reconhecidos e prontos para entrar em extracção activa, ou para aumentar a cadência actual de produção^(*). Isso significa que já hoje os meios de transporte ferroviários estão a entrar no desenvolvimento da produção mineira daqueles países, enquanto os centros metalúrgicos do mundo clamam contra a penúria de quase todos aqueles produtos.

Esta digressão serviu-nos para pôr em relevo a urgência de prolongar os caminhos de ferro de Luanda e de Moçâmedes até à fronteira de Leste.

(*) W. Marshal Clark: African Development Curbed by Transport Disabilities in «Optima» Rev. da Anglo-American Corporation of South África, Vol. II, N.º 2, Junho 1952.

Quanto ao caminho de ferro de Moçâmedes, não há dúvida nenhuma de que o seu prolongamento até à fronteira de Leste porá à disposição da Rodésia do Norte mais uma forma, utilizável, de escoamento dos seus produtos. Para se fazer uma ideia do tráfego internacional que pode afluír a Moçâmedes, basta dizer que a produção de cobre nas grandes minas da Rodésia do Norte, situadas na vizinhança de N'Dola e formando o conjunto industrial conhecido por «Copper Belt», foi em 1952 de 312.354 toneladas, com o valor de 71.835.092 libras, e basta repetir (5) o que dizia em 1953 o Vice-Presidente da «Chemical, Metallurgical and Mining Society of South Africa», ácerca deste núcleo industrial:

«In fact, the proved ore reserves amount to practically 600.000.000 tons. Prospecting has by no means been completed and nobody knows what additional tonnages will be proved in the future. This question cannot be answered now or in the comparatively near future. The reserves of the existing mines are so large that there is no sense in spending large sums of money in drilling, merely for the sake of providing additional reserves which will only come into the picture in the far distant future. The existing information proves that it is a mineralized field of majestic proportions». O actual Plano de Fomento inclui a extensão do caminho de ferro de Moçâmedes até Vila Serpa Pinto. É já um grande passo, e são poucos todos os encómos que, por esse motivo, se dirigirem ao Ministério do Ultramar e ao Governo da Província. Quanto ao traçado para além de Serpa Pinto, como os nossos vizinhos da Rodésia não fixaram ainda qual o ponto da fronteira onde lhes convém que chegue o caminho de ferro, estabeleceu-se apenas, para o próximo sexénio, Vila Serpa Pinto como último ponto atingido. Ponderadas as circunstâncias, só haverá vantagem em acelerar a execução do Plano, de tal sorte que antes de terminar o prazo de seis anos se possa continuar a construção da linha em direcção ao ponto de fronteira, já então fixado.

É preciso não esquecer que à confederação das Rodésias, Niassalândia e Tanganika começa a interessar a construção de uma via férrea que entroncando em Ndola com a linha existente siga com rumo nordeste em direcção a Mombaça, escoando-se a produção mineira da Rodésia pelos portos de Dar-es-Salaam e Mombaça (6).

Acerca do caminho de ferro de Luanda, também está incluído no Plano o prolongamento até à região de Cassange, e também neste caso os nossos vizinhos belgas não esclareceram qual o ponto da fron-

teira que devemos atingir. Salvo melhor parecer, o caminho de ferro, ultrapassado o Cassange, deverá tomar o rumo sueste — qualquer que seja a opinião dos belgas — e atingir a fronteira em Vila Teixeira de Sousa, passando por Trás-os-Montes e Nova Chaves e fugindo assim à travessia de cursos de água volumosos. A ligação com o caminho de ferro de Benguela em Teixeira de Sousa tem como principais vantagens: a maior simplicidade do traçado, que evita os caudalosos afluentes do rio Cassai; a permuta de material, tornando mais eficientes os serviços de exploração; o possível adiamento da ligação Lucala-Nova Lisboa; e sobretudo o facto de a via férrea para Luanda poder funcionar como «descarregador de superfície» do caminho de ferro de Benguela.

Tão evidentes são estas vantagens que nos parece supérfluo justificá-las, dado que as distâncias de Vila Teixeira de Sousa a Luanda e ao Lobito serão da mesma ordem de grandeza.

Quanto ao caminho de ferro de direcção Norte-Sul, a que chamámos a *linha dos planaltos*, a necessidade da sua construção ressalta com tanta clareza da carta ferroviária da África do Sul, anexa a este trabalho, que dispensa longas considerações. Possivelmente, em todo o seu percurso, a única obra de arte de certa importância será a ponte sobre o rio Quanza.

E, como já vimos, se se fizer a ligação dos caminhos de ferro de Luanda e Benguela em Vila Teixeira de Sousa, a construção do troço Lucala-Nova Lisboa, e portanto a construção da ponte referida, poderá esperar até que estejam feitas as ligações internacionais.

Nos seus vários troços, a linha funcionará como afluente das vias de direcção Este-Oeste, e terá portanto interesse regional indiscutível. Porém, quando estiverem concluídas as ligações internacionais, será a *única comunicação ferroviária entre os portos da costa ocidental*, desde o Zaire à Cidade do Cabo.

Pode considerar-se que a linha dos planaltos, verdadeiramente a linha dorsal de Angola, será composta por quatro troços, a saber:

1.º — *Troço Norte* — Corresponde ao caminho de ferro do Congo; com o traçado II teremos:

Lucala (1) — Samba Cajú — Camabatela — N'Gage (2) — Maquela (3) — Fronteira Norte (4) — Thysville.

(1) — Entroncamento com o caminho de ferro de Luanda.

(2) — Entroncamento com o ramal de Uige, e talvez depois com um ramal para Sanza Pombo.

(3) — Entroncamento com o caminho de ferro de Noqui.

(4) — O troço de Maquela à fronteira está condicionado pela ligação Thysville-Fronteira. Por Thys-

(5) «The importance of outside mining in Southern Africa» in Journal of the Chemical, Metallurgical and Mining Society of South Africa — Vol. 53, N.º 12, Johannesburg, 1953.

(6) W. Marshal Clark — Op. cit.

ville ficará estabelecida a comunicação ferroviária com Leopoldville e Matadi.

2.º — Troço Central Norte :

Lucala (5) — Quibala (6) — Nova Lisboa (7).

(5) — Ver (1).

(6) — Entroncamento com o caminho de ferro de Porto Amboim.

(7) — Entroncamento com o caminho de ferro de Benguela.

3.º — Troço Central Sul :

Nova Lisboa (8) — Vila da Ponte (9) (ou Capelongo, conforme o traçado do troço Sul).

(8) — Ver (7).

(9) — Entroncamento com o caminho de ferro de Moçâmedes.

4.º — Troço Sul :

Vila da Ponte (10) (ou Capelongo)-Vila Pereira d'Eça (11) ou Naulila-Tsumeb (12).

(10) — Ver (9).

(11) — A ligação Vila da Ponte-Vila Pereira d'Eça, ou Capelongo-Naulila, se a via seguir pelo vale do Cunene, fica condicionada à linha férrea de Tsumeb á fronteira, no território da África de Sudoeste.

(12) — Ligação, por Windhoek, com toda a África do Sul.

Na planificação que apresentamos figura, como troço norte da linha dos planaltos, o traçado II do caminho de ferro do Congo. Porém, se se optar pelo traçado III, teremos as seguintes quilómetros :

Noqui-S. Salvador — Ponte do M'Bridge — Quitexe
Km : 190 60 170

 Samba Caju — Lucala
Km : 120 60

Seriam portanto 600 km. em vez dos 410 que figuram no quadro (distância de Maquela ao Lucala).

Poderá objectar-se que será escasso o tráfego ferroviário na direcção Norte-Sul, perpendicular ao sentido do maior movimento, e que a elevada despesa motivada pela construção desta linha — mais de mil quilómetros em Angola — não terá compensação lucrativa.

Se pensarmos, porém, na economia que para a exploração advém da inter-ligação das linhas, nas possibilidades de permuta e abastecimento das várias regiões da Província — por exemplo, de gado proveniente das vastas explorações pecuárias a Sul de Sá da Bandeira, e de cimento ou outros produtos industriais fabricados no Sul de Angola —; se tivermos em mente que, além do movimento normal entre os pontos servidos pela via e os portos mais próximos, haverá por esta linha, indiscutivelmente, um tráfego internacional considerável; se considerarmos que a exportação e consumo dos principais

produtos agrícolas e industriais pode melhorar com a criação, que a interligação facilita, de armazéns reguladores convenientemente localizados: não temos dúvida em afirmar que as perspectivas financeiras de tal empreendimento são excelentes, melhorando a exploração das linhas de penetração já construídas, aumentando o tráfego dessas linhas no sentido ascendente, e garantindo, quando menos, aos nossos vizinhos, maior eficiência das nossas instalações portuárias.

O prolongamento dos caminhos de ferro de Luanda e de Moçâmedes até à fronteira, e a construção da linha Norte-Sul, terão necessariamente que ser acompanhados pelo equipamento daqueles portos, adaptando-os ao tráfego nacional e internacional que a eles afluirá. E daí se deduz a conveniência de reservar, desde já, espaço suficiente para os armazéns, silos, triagem de vagões, oficinas, etc., sob pena de se ter depois que destruir construções particulares e por elas pagar indemnizações.

Muito se tem feito no sentido de melhorar a linha de Luanda a Malange, corrigindo alguns perfis mais ásperos e construindo variantes do traçado inicial; mas, se queremos que ela corresponda às novas responsabilidades, é indispensável aumentar a sua capacidade de tráfego, suprimindo ou atenuando alguns defeitos que de longe vêm, pois nasceram com o projecto, e que são, aliás, do conhecimento geral.

Há um aspecto do problema ferroviário de Angola que merece algumas considerações.

No seu conjunto, o Plano de Fomento de Angola, a cumprir-se no sexénio de 1953 a 1958, corresponde à construção de 1.000 quilómetros de via, em números redondos, ou sejam 2.000 km de carril, à parte desvios.

Isso representa cerca de 60.000 toneladas de aço, ou sejam mais de 180 mil contos. É pena que a nossa siderurgia não esteja ainda pronta para chamar a si tão importante encomenda. Porém, se houver atraso na realização do plano ferroviário, poderá ainda evitar-se uma parte desta importação, visto que a indústria «pesada» do ferro e aço está incluída na planificação das indústrias a instalar no período de seis anos que terminará em 1958.

E talvez se reconheça vantagem em adiantar a construção das terraplagens e obras de arte, deixando a instalação da via para quando a nossa siderurgia já estiver habilitada a fornecer os carris.

Em todo o caso, se isso não for possível, como a construção das malhas principais da rede dos caminhos de ferro de Angola envolverá a aquisição de mais de 4.000 km de via, ou sejam 8.000 km de carril, representando o valor de 720.000 contos, vemos que ficará ainda para a siderurgia nacional uma boa parte do material a fornecer. E note-se que nesta breve estimativa não se contam as vias de desvios, os «tire-fonds», as «éclises», os parafusos,

etc., e os ferros perfilados para as várias obras de cimento armado que serão necessárias; não andaremos longe da verdade computando o valor do ferro e aço, a instalar nas obras fixas, em 800 milhares de contos.

Por outras palavras, se for decidido, como se pensa, concluir até 1958 uma fábrica para aproveitamento das nossas sucatas de ferro, e com capacidade para produzir, anualmente, 30.000 toneladas de aço perfilado, a construção das grandes malhas ferroviárias de Angola exigiria o correspondente a oito anos de laboração desta fábrica, a plena carga.

Chegámos agora à altura de falar das bitolas que mais convêm para as vias férreas a construir.

À parte as linhas de interesse secundário, a posição actual pode resumir-se desta forma:

Caminho de ferro de Benguela	
Bitola	1,067 m.
Caminho de ferro de Moçâmedes	
Bitola	1,067 m.
Caminho de ferro de Luanda	
Bitola	1,000 m.

A inter-ligação dos caminhos de ferro de Angola obrigará, mais cedo ou mais tarde, a uniformizar a largura da via. E desde já se impõe, como solução definitiva, a escolha da bitola de 1,067 m, a bitola internacional africana (3' 6"). Parece-nos, portanto, que chegou o tempo de se pensar em modificar a Linha de Luanda a Malange para a futura bitola «standard». Os novos traçados — linhas do Congo, dos Dembos e de Malange a Cassange — seriam já construídos nesta largura de via.

Plano Geral de Construção da Rede Ferroviária.

Para o sexénio de 1953 a 1958 já o Governo estabeleceu o plano de trabalhos:

- a) Prolongamento do Caminho de Ferro de Luanda, até ao Cassange;
- b) Prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes, até Vila Serpa Pinto;
- c) Caminho de Ferro do Congo, ou melhor, o caminho de ferro dos Dembos.

Para nenhuma destas linhas está feita a escolha definitiva do traçado; mas de uma maneira global pode dizer-se que tal Plano representa a construção de 1.000 quilómetros de via. É muito, certamente, para os nossos pequenos recursos; porém, se atendermos ao atraso da política ferroviária de Angola, comparada com as dos outros países e territórios da África do Sul, neles se incluindo Moçambique, atraso que a carta anexa bem claramente evidencia, adquirimos a consciência do que ainda nos falta realizar. A título de ensaio, apresentamos a planificação do que resta construir, nos sexénios subseqüentes.

A maior dificuldade consiste na escolha do critério de prioridade, que nem mesmo para as linhas principais se pode considerar rigidamente estabelecido. Com efeito, é muito possível que se adie a ligação do Cassange com Vila Teixeira de Sousa e se antecipe a construção da via de Lucala (ou Vila Salazar) a Nova Lisboa, tal a importância de realizar a comunicação ferroviária de Nova Lisboa com Luanda. Por outro lado, também pode suceder que o troço de Vila da Ponte a Vila Pereira d'Eça, modificado de forma a melhor servir o vale do Cunene, se construa com preferência sobre qualquer outra via férrea.

Porém, seja qual for o critério de prioridade seguido, não se devem trocar os objectivos essenciais e permanentes pelo bífico prato de lentilhas dos interesses passageiros ou fugazes. É desejo de todos nós ver realizada, com tenacidade e bom senso, a maior série de obras públicas até hoje realizadas em Angola, obras que só o ressurgimento financeiro do País tornou possíveis. E todos desejamos também que o critério técnico e político a seguir seja aquele que permita o melhor rendimento dos vultuosos capitais empenhados.

Do quadro de planificação geral destaca-se a importância que poderia assumir o 2.º Plano de Fomento, com a construção de perto de 2.000 km de via, sensivelmente o dobro do que se vai fazer no 1.º Plano agora em curso. Tudo dependerá, evidentemente, das disponibilidades financeiras que puderem ser atribuídas ao plano ferroviário, dadas as variadas exigências de outras obras — aproveitamentos hidroagrícolas e hidroeléctricos, colonização dirigida, fomento pecuário e mineiro, equipamento de portos, etc. É cedo ainda para fixar ideias sobre obras que só vão fazer-se depois de 1959; mas não é cedo para discutir e alinhar necessidades, pois o recrutamento de pessoal técnico, os estudos preparatórios, a elaboração dos projectos definitivos e dos orçamentos, exigirão tempo, e não pouco.

RESUMO

1.ª Parte — O caminho de ferro do Congo

Admitindo que Luanda será, directa ou indirectamente, a testa do caminho de ferro do Congo, fala-se na urgência de melhorar a rede rodoviária no «hinterland» do porto de Noqui, na necessidade de estabelecer a ligação ferroviária com Matadi, e também na conveniência de se construir um caminho de ferro que valorize Noqui como porto português.

Depois de se definirem as regiões congolezas por onde será mais útil a passagem do caminho de ferro, discutem-se as vantagens e inconvenientes dos traçados que melhores condições reúnem.

2.ª Parte — A rede ferroviária de Angola

**Ensaio de Planificação Geral da Construção da Rede Ferroviária de Angola
(com o Traçado II da Linha do Congo)**

Linhas a construir	1.º Plano 1953/58		2.º Plano 1959/64		3.º Plano 1965/70		4.º Plano/1971/76		Totais
	km		km		km		km		
Linha dos Planaltos	—	—	C. F. Congo (Lucala-Ngage) . . .	180	C. F. Congo (Ngage-Maquela) . .	250	Maquela-Fronteira Norte	40	450
» » »	—	—	Lucala - Nova Lisboa	450	Nova Lisboa - V.ª da Ponte	210	V.ª da Ponte-Fronteira Sul	340	980
Luanda à Fronteira Leste	Malange-Cassange	350	Cassange - Fronteira	370	—	—	—	—	700
Moçâmedes - Fronteira Leste	Até V.ª Serpa Pinto	500	Vila Serpa Pinto-Fronteira	500	—	—	—	—	1.000
Ramal do Vige e Sougo	—	—	Ngage-Vige	50	Vige-Sougo	40	—	—	90
Noqui-Maquela	—	—	Noqui-Maquela	350	—	—	—	—	350
Noqui-Matadi	—	—	Noqui-Matadi	10	—	—	—	—	10
Luanda-Dembos	Luanda - Dembos	180	Dembos Nv.ª Caipemba	120	—	—	—	—	300
Ramal do Alto M'Bridge	—	—	—	—	—	60	—	—	60
Porto Amboim (extensão)	—	—	—	—	Gabela-Quibala	70	—	—	70
Ramal de Sousa Pombo	—	—	—	—	—	—	—	—	120
Outras não classificadas	—	—	—	—	?	200	?	150	550
Totais km		1.010		2.010		810		650	4.480

**Ensaio de Planificação Geral da Construção da Rede Ferroviária de Angola
(Com o Traçado III da Linha do Congo)**

Linhas a construir	1.º Plano 1953/58		2.º plano 1959/64		3.º plano 1965 70		4.º plano 1971/76		Totais
	Km		km		Km				
Linha dos Planaltos	—	—	C. F. Congo (Lucala-Quitexe) . . .	180	S. Salvador-Noqui	190	—	—	370
» » »	—	—	C. F. Congo (Quitexe-S. Salvador)	250	—	—	—	—	250
» » »	—	—	Lucala Nova - Lisboa	450	Nova Lisboa-V.ª da Ponte	210	V.ª da Ponte-Fronteira-Sul	340	980
Luanda à fronteira Leste	Malange-Cassange	350	Cassange-Fronteira	370	—	—	—	—	700
Moçâmedes - Fronteira Leste	Até V.ª Serpa Pinto	500	V.ª Serpa Pinto-Fronteira	500	—	—	—	—	1.000
S. Salvador-Maquela	—	—	—	—	S. Salvador-Maq.ª	160	Ramal até à Fronteira	40	200
Noqui-Matadi	—	—	Noqui-Matadi	10	—	—	—	—	10
Luanda-Dembos	Luanda-Dembos	180	Dembos-N.ª Caipemba	120	—	—	—	—	300
Ramal do Alto M'Bridge	—	—	—	—	—	60	—	—	60
Porto Amboim (extensão)	—	—	—	—	Gabela-Quibala	70	—	—	70
Outras não classificadas	—	—	—	—	—	—	?	550	550
Totais Km		1.010		1.840		690		750	4.270

Evidenciada a urgência de prolongar os caminhos de ferro de Luanda e de Moçâmedes até à fronteira leste, indica-se V.^a Teixeira de Sousa como o ponto extremo que mais convém atingir pelo caminho de ferro de Luanda, porto por onde se poderá escoar uma parte do tráfego proveniente do Katanga. Apontam-se as razões que justificam a construção da linha dorsal de Angola, de direcção Norte-Sul, linha de que o caminho de ferro do Congo constituirá o primeiro troço. Destaca-se a importância desta linha como única comunicação internacional, pelo Ocidente, da África ao Sul do Saará. E depois de focar alguns aspectos da planificação, o autor apresenta, a título de ensaio, o plano geral de construção das grandes malhas ferroviárias de Angola.

SUMMARY

1st. Part—Congo's Railway

Admitting that Luanda, directly or indirectly, will be the forehead of Congo's railway, the author writes about the urgency of improving the net of roads in the «hinterland» of Noqui's port, the ne-

cessity of establishing the railway connection with Matadi, and also the convenience of making a railway than do Noqui a good port.

After being demarked the Congo's regions where it will be the better passage of the railway, the advantages and inconveniences of the outlines that better conditions present are discussed.

2nd. Part—The Railway-Net of Angola

Putting in evidence the urgency of extending the railways of Luanda and Moçâmedes till the East frontier, Vila Teixeira de Sousa is suggested as the extreme point more convenient to be reached by the railway of Luanda port, by where it will be possible to drain a part of the traffic from Katanga. The reasons that justify the construction of the North-South line of Angola, are appointed, line that the Congo's railway will form the first part. The importance of this way is in evidence as the only international communication in West Africa, South Sahara. After showing some particulars of the planing, the author presents, as an essay, the general view of Angola railway's construction.



O GRUPO DE COMPANHIAS ASSOCIADAS DA INTERNATIONAL TELEPHONE AND TELEGRAPH COMPANY, NEW-YORK, LOCALIZADAS NOS ESTADOS UNIDOS E NA EUROPA FABRICAM E FORNECEM TODOS OS EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS PARA

SINALIZAÇÃO COMANDO E COMUNICAÇÕES PARA CAMINHOS DE FERRO

SISTEMAS TELEFÓNICOS—TRAIN DISPATCHING—
SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO E COMANDO—
TELEIMPRESSORES, ETC.

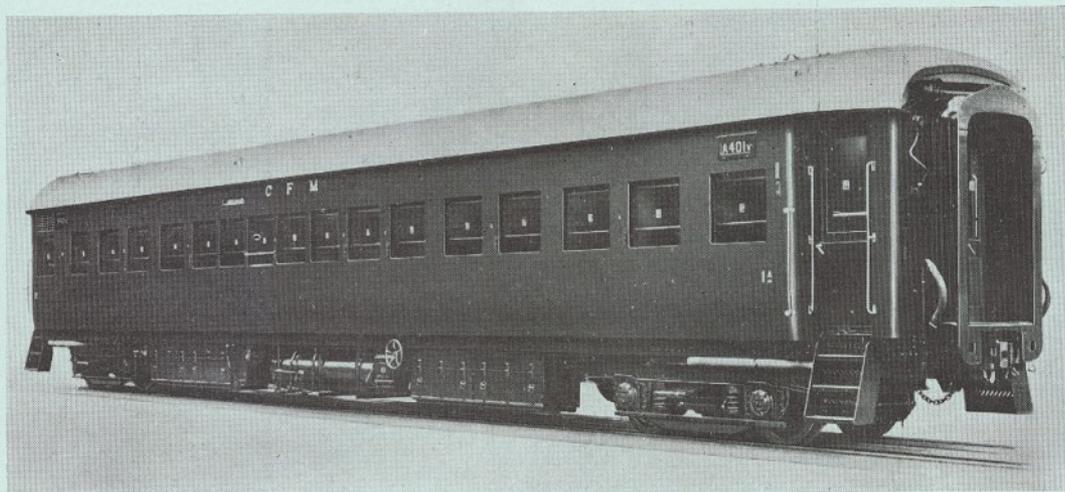
Standard Electrica



AV. DA ÍNDIA LISBOA



Os mais importantes construtores de material rolante para os
CAMINHOS DE FERRO MUNDIAIS



Uma das carruagens de 1.^a classe com ar condicionado
 ————— fornecidas recentemente aos —————
 CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Metropolitan-Cammell Carriage and Wagon Company Limited

SEDE:

Saltley, Birmingham 8, Inglaterra



ESCRITÓRIO EM LONDRES:

Vickers House, Broadway-Westminster

AGENTES EM PORTUGAL:

Agência Anglo Portuguesa de Representações, S. A. R. L.

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 32, 4.º — LISBOA

SOFOMIL

SOCIEDADE FORNECEDORA DE MÁQUINAS INDUSTRIAIS, L.^{da}

Sede: Rua Rodrigo da Fonseca, 77, r/c. — LISBOA

FORNECEDORA PARA PORTUGAL E ULTRAMAR DE

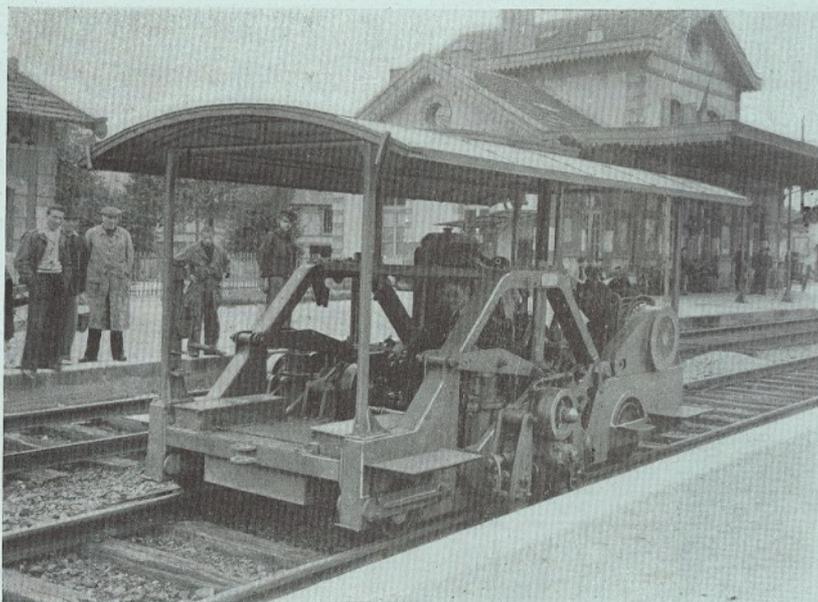
**EQUIPAMENTOS MECÂNICOS PARA ASSENTAMENTO E CONSERVAÇÃO
DE VIAS DE CAMINHOS DE FERRO**

Matisa

MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A.

LAUSANNE (SUIÇA)

**Casa especializada em toda a espécie de trabalhos de via
utilizando os mais modernos processos técnicos**



Máquina automática de atacar balastro MATISA, igual às que
trabalham já nos caminhos de ferro da Metrópole e Moçambique

**Máquinas automáticas de atacar e limpar balastro ■ Serras e furadoras
de carris ■ Aparelhos de sabotar e furar travessas ■ Máquinas de
apertar tirafundos ■ Carruagens e drésinas de controle da via**

Teotónio Moniz Barreto**Comércio Geral — Géneros Coloniais**

IMPORTAÇÃO e EXPORTAÇÃO

DISTRIBUIDORES DOS PRODUTOS
SHELL e SINGER

LONGONJO (ANGOLA)

Sociedade Industrial, L.^{da}

Carreiras de camionagem entre:

SÁ DA BANDEIRA — BENGUELA — LOBITO
SÁ DA BANDEIRA — NOVA-LISBOA
SÁ DA BANDEIRA — HUMBE — P. DEÇA
LIGADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
— DE MOÇÂMEDES E BENGUELA —

Caixa Postal N.º 39 — End. Electr.: «PRIMAVERA»

SÁ DA BANDEIRA**MALA REAL INGLESA**

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4 5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJOO MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM**HOTEL ALENTEJO — ELVAS**

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENNA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

Material ferroviárioMaterial circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas

Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.ª, L.^{DA}

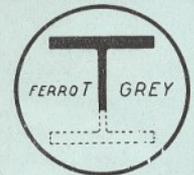
Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

**“GREY”****VIGAS E FERROS T**

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381 82

**NOGUEIRA Limitada**

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

Robert Hudson & Sons

LUANDA

C. P. 1210

Tels: 2163 a 2167

(PTY) LTD

End. Tel. Unico

RALETRUX

LOBITO

C. P. 101

Tels: 24 e 85

Filiais em: MALANGE, MOÇÂMEDES, NOVA LISBOA e VILA LUSO

Uma grande e importante empresa Britânica ao serviço dos portugueses de Angola, tendo aberto a Casa de Luanda em Outubro de 1919



ASPECTO GERAL DA SEDE EM LUANDA

Representantes em Angola das afamadas marcas:

BEYER-GARRAT — Locomotivas em serviço nos

Caminhos de Ferro de Luanda e Benguela

BLACKSTONE — Motores Diesel industriais e marítimos até 520 HP., etc.

CARRON — Fogões, louça sanitária, etc.

CEMENT MARKETING CO. — Cimento branco e em cores. Tinta SNOWCEM

CHAMPION — Velas de ignição para aviões e viaturas automóveis

ENO — Sal de fruta

FORD E FORDSON — Automóveis, carrinhas, camionetes e tractores

HARRIS — Trinchas para decoração e pintura

HUDSON — Material ferroviário, vagonetas, etc.

IMPERIAL — Máquinas de escrever

TEXACO Combustíveis e lubrificantes

WICKHAM — Automotoras e dresines em serviço nos vários Caminhos de Ferro de Angola

LISTER — Motores industriais e marítimos, grupos electrogéneos e bombas

UNILEVER — Sabão LIFEBOUY, sabonetes LUX, pó VIM, etc.

McKINNON — Descascadores de café «AFRICA», elevadores, catadores, tararas, etc.

RALEIGH — Bicicletas em aço para homens, senhoras e crianças

RANSOMES — Máquinas e alfaias agrícolas, etc.

WINGET — Betoneiras, máquinas para fazer blocos de cimento e britadeiras, etc., etc.

União Comercial de Automóveis, Lda.

Sede em LUANDA

Caixa Postal, 1236 — Telefones, 2115 e 2641 — Telegramas: UNIÃO

FILIAIS EM:

NOVA — LISBOA — Caixa Postal, 147 — LOBITO Caixa Postal, 261
LEOPOLDVILLE — Caixa Postal, 160

RELAÇÃO DAS PRINCIPAIS FIRMAS DE QUE SOMOS REPRESENTANTES

INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT CO., tractores, alfaias agrícolas, refrigeração

THE STUDEBAKER CORPORATION, Automóveis e camiões

ASSOCIATED BRITISH OIL ENGINES (EXPORT) LTD., Motores de todos os tipos

THE ROVER CO. LTD., Automóveis e jeeps

JOSEPH LUCAS, Ltd., material eléctrico para automóveis

CUMMINS DIESEL EXPORT CO., Motores

SERVEL, INC., frigoríficos eléctricos e a petróleo

SIGMUND, PUMPS, LTD., bombas e instalações para água

THE GALION IRON WORKS & MFG. CO., moto-niveladores, equipamentos para construção de estradas e movimentação de terras

THE GOODYEAR TIRE & RUBBER EXPORT COMPANY, pneumáticos e câmaras de ar

ATELIERS LOUIS BRENTA, serras e equipamentos para serrações

THE ENGELBERG HULLER CO. INC., descascadores de café e de arroz

MANUFACTURA NACIONAL DE BORRACHA

AGENTES EM LUANDA DA:

Pan-American World Airways, Inc. / Sabena / K. L. M.

PRODUTORES DE SISAL

PRODUTOS COLONIAIS

MINAS DE MICA

DIOGO & C.^A, L.^{DA}

FUNDADA EM 1857

///

COMÉRCIO ■ INDÚSTRIA ■ AGRICULTURA
IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: LUANDA - ANGOLA
LARGO DA REPÚBLICA
CAIXA POSTAL N.º **294**

Tele { gramas: CARICOCO
 { fones: **3360** e **3463**

Delegação: LISBOA
RUA AUREA — 66, 1.º

Tele { gramas: OLIRMÃOS
 { fone: **27234**

///

PROPRIEDADES AGRÍCOLAS:

Fazenda Rio Torto — Cazengo
Granja Portugal --- »
Roça Império — Ambaca
Fazendas Agrícolas de Cazengo
Fazenda Albertina — Quitexe

PALMARES DO LUCALA — DONDO

Agentes de rádios SIEMENS — Tabacos da FTU.

Filiais em Lucala, Malange, Dondo, Hambo, N'Gage e Uije

MAMPEZA, LIMITADA

LUANDA ■ LOBITO ■ LISBOA ■ BRUXELAS

Comércio Geral / Importação / Exportação / Representações

Rua Direita de Luanda — Telefones Ger. 3235 - Esc. 33137 - Stand 3238

CHRYSLER CORPORATION

Automóveis Chrysler e Plymouth
Carrinhas e Camions Fargo
Acessórios e sobreceletes Mopar

CHRYSLER AIRTEMP

Esquentadores, deshumificadores e Aparelhos
de acondicionamento de ar

FABRICAS DE CERVEJAS REUNIDAS DE MOÇAMBIQUE

Cerveja Laurentina, Refrigerantes e Xaropes

J. I. CASE COMPANY

Tractores e máquinas agrícolas, Acessórios
e sobreceletes

THE NATIONAL GAS AND OIL ENGINES & CO. LTD.

Motores industriais e marítimos «National»

THE JAEGER MACHINE CO.

Bombas para água, compressores e betoneiras

ORIS WATC CO.

Relógios

RANDOLPH LABORATORIES

Extintores de incêndio

ING. C. OLIVETTI S. A. R.

Máquinas de escrever, calcular e somar

SOCIÉTÉ DES PRESSEIRS COLIN

Prensas e britadeiras para óleo de palma «Colin»

COLUMBIA

Ficheiros em aço «Rolling»

LIÈGE

Balanças automáticas

PIAGGIO & CO. S. P. A.

Moto scooters Vespa, Ape e Jardinière

NORDTRAK

Tractores Stier a óleos pesados com tracção
às 4 rodas

ZIMMER — DEBAIFFE

Betoneiras, mesas vibradoras e Britadeiras

NASH KELVINATOR CORPORATION

Frigoríficos, aparelhos de gelar água, fogões
eléctricos

GESTETNER LIMITED

Máquinas duplicadoras e materiais

SOC. COMERCIAL MICROMOTOR LDA.

Motores Cucciolo para bicicletas

THE CELOTEX CORPORATION

Placas isolantes para revestimentos de casas

BALATUM N. V.

Oleados sintéticos

SOC. TÉCNICA DE HIDRÁULICA SARL

Materiais para canalizações em Cimianto

W. A. RIDELL CORPORATION

Autoniveladoras WARCO

DODGE BRITHERS BRITAIN LTD.

Camions FARGO — Diesel

S. A. VIGORELLI

Máquinas de costura eléctricas

SOCIETA BREVETTI PINAZZA

Martelos perfuradores

THE BRITISH VACUUM CLEANER

ENGINEERING CO. LIMITED

Artigos Goblin:

Máquinas de lavar roupa

Aspiradores de pó

Máquinas de fazer café

Máquinas de fazer chá

Pulverizadores

Bibelots



Vista aérea de uma parte do porto e gare de tiragem de Lourenço Marques

Transportes de Moçambique

DATAM de fins do século XIX os primeiros passos para a exploração dos Caminhos de Ferro de Moçambique. Se é certo que alguns pontos eram já frequentados há séculos pela navegação, a verdade é que a sua actividade se limitava à troca de produtos, troca de modesta e somenos importância.

As mercadorias chegavam aos locais frequentados pelos navios, por meios primitivos, em que o indígena tinha lugar preponderante, pois a maior parte dos produtos eram transportados por eles desde o interior, à cabeça, aos ombros e raras vezes por outros meios por assim dizer desconhecidos.

Consequentemente não se verificava o desenvolvimento dos imensos territórios não só portugueses como estrangeiros.

Solos ubérrimos, de uma produtividade incalculável mas quase inteiramente virgens por falta de transportes.

Não estava por essa época o País em condições de lançar as indispensáveis linhas férreas, de cons-

truir as necessárias estradas, de montar, enfim, o sistema «arterial» por onde poderia correr o sangue destes vastos territórios.

O espirito aventureiro dos portugueses que os levou a atravessar oceanos e dar novas terras ao ao Mundo, não superava a falta dos capitais necessários para planos de grande monta como são sempre a construção de linhas férreas.

Ensaíram-se os primeiros passos, depois de muito tempo perdido em projectos, contratos, conferências, etc., com a construção de cerca de 90 quilómetros de linha desde Lourenço Marques à fronteira do Transvaal.

Não podiam por mais tempo os ingleses adiar as necessidades de saídas para o mar, próximas das riquíssimas regiões agrícolas e mineiras, cujo desenvolvimento dependia apenas disso, o que os levou a instar repetidas vezes com o Governo Português para a construção da linha.

Em 1894 foi aberto à exploração esse primeiro troço, não sem que se tivesse assistido a uma guer-



O porto de Lourenço Marques em actividade

ra sem tréguas à construção, não sendo estranhos a ela os interesses do porto do Cabo, que via em Lourenço Marques um sério concorrente.

Apesar de todas as «contrariedades», a verdade é que o Governo português representado por um homem de rija ténpera, que deixou o seu nome ligado indissolúvelmente ao primeiro caminho de ferro de Moçambique, Joaquim José Machado, tomou conta dos trabalhos que todos os empreiteiros até aí tinham abandonado, e prosseguiu não só até à fronteira do Transvaal como ainda continuou a dirigir os trabalhos por conta do país vizinho em direcção a Pretória, onde a linha chegava em 1894 com a presença do Presidente Kruger.

Em Janeiro de 1895 começava com grande êxito a exploração desta linha — Lourenço Marques — Pretória.

«Para a valorização de qualquer território», — diz Aragão Teixeira no seu trabalho «Para a história dos Caminhos de Ferro», publicado no «Notícias» de Lourenço Marques, — «existe uma alavanca poderosa — o Caminho de Ferro. Inventado nos princípios do Século XIX, levam o progresso onde chegam. Facilitando as relações entre os povos, não só contribuem para o estreitamento dos laços de amizade, como fomentam o desenvolvimento agrícola, industrial e comercial. Os caminhos de ferro são como os rios onde as mercadorias, as pessoas e os animais são levados de uns pontos a outros. Ele é o progresso, pois dotando as regiões que atravessa com transportes rápidos e económicos fomenta a riqueza.»

Parece no entanto que os políticos de outros tempos não se aperceberam inteiramente deste facto e o desenvolvimento dos transportes fez-se lentamente, como lentamente se verificou o desenvolvimento da então Colónia de Moçambique.

Em 1899 terminou-se a montagem de 56 quilómetros de linha entre a Beira e Vila Fontes, em direcção a Umtali na Rodésia.

Só em 1912 foi dada por terminada a linha de Lourenço Marques à Suazilândia (Protectorado inglês), ficando com a extensão de cerca de 70 quilómetros. Esta linha, apesar de ter sido feita depois de instantes pedidos das autoridades inglesas e que, destinada a ligar Johannesburg a Lourenço Marques, atravessando as ricas regiões mineiras de Breyten e Springs, parou na fronteira não prosseguindo nunca do lado de lá, por não terem sido resolvidos vários problemas políticos entre as autoridades da União da África do Sul e Inglesas.

Também durante o ano de 1912 foram abertos à exploração 92 quilómetros de linha férrea desde o porto de Inhambane a Inharrime.

Em 1914 foi inaugurado mais um troço de linha férrea com a extensão aproximada de 90 quilómetros e que, partindo de Xinavane, vinha a entroncar com a linha de Lourenço Marques à fronteira da África do Sul.

Em 1915 mais 90 quilómetros de linha foram abertos à exploração, partindo do porto fluvial do Xai-Xai para Inhambane.

A partir de Quelimane e no sentido do Gurué, construíram-se, em 1922, mais 145 quilómetros de linha.

Simultaneamente a Trans-Zambézia Railways Company, por concessão do Governo Português, constrói e abre à exploração 254 quilómetros de linha férrea que partindo do Dondo a 28 quilómetros do porto da Beira seguia em direcção a fronteira do Niassalândia até ao rio Zambeze, onde fazia transbordo, enquanto não foi construída a ponte, e dali para Blantyre e Salima em território daquele país.

Doze anos depois, em 1924, foram abertos à exploração 90 quilómetros de linha partindo do Lumbo em direcção também à fronteira do Niassalândia, ficando por alturas de Nova-Freixo.

Nesse mesmo ano de 1924 foi ainda construída uma linha subsidiária do porto de Lourenço Marques para Marracuene, pelo vale das Maótas, com a extensão de 35 quilómetros.

Podemos dizer que no primeiro quarto do século XX alguma coisa se fez, mas a própria leitura nos dá imediata consciência de tudo ter sido feito sem um plano, sem que fossem consideradas as as questões económicas sempre inter-ligadas com os transportes, tudo feito ao sabor dos «ventos» políticos de momento.

Cada um destes troços de caminho de ferro era administrado isoladamente ou por companhias concessionárias ou por administrações locais, algumas vezes juntas de melhoramentos, do que resultava para todos a ruína económica com todas as suas consequências.

Os transportes de Moçambique não satisfiziam a ninguém, até que, em meados de 1929, foi publicada a Carta Orgânica que criou a Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.

Este foi sem dúvida o diploma que nos últimos séculos mais contribuiu para o desenvolvimento dos Caminhos de Ferro no Ultramar.

A Direcção única revolucionou totalmente o sistema que vigorava até aí, e que largamente demonstrara já a sua ineficácia, especialmente no respeitante à situação financeira pois todas as redes existentes eram deficitárias.

Rapidamente se sentiram os efeitos da criação da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, com autonomia administrativa, pois imediatamente se ocupou não só da reorganização total dos serviços como ainda promoveu a substituição de linhas inadequadas para o trabalho que delas se exigia, como ainda estudou e apresentou um largo projecto para o lançamento de novas linhas.

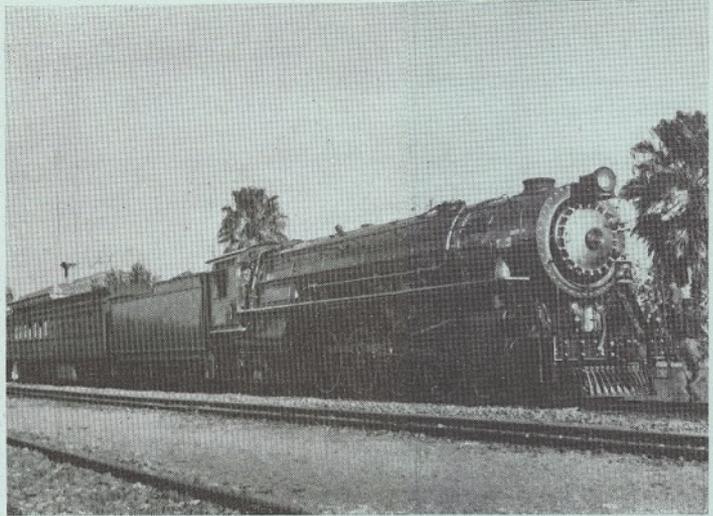
Nesse mesmo ano foram construídos mais alguns quilómetros de linhas férreas, nos cais e gare de triagem, de Gaza para as florestas de Panda, de Tete para Dona Ana, etc.

Entretanto e com a nova modalidade da Direcção única dos portos e transportes, foi criada a camionagem automóvel, que funciona ainda hoje como subsidiária dos Caminhos de Ferro, completando a rede dos transportes para os locais onde não chegou ainda o caminho de ferro.

Mais tarde foi criada a Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos (D.E.T.A.) que atravessando os vastos territórios de extremo a extremo, liga os principais centros entre si e a capital.

No referente à camionagem, funcionam em toda a província regularmente carreiras de camionagem, que na época das colheitas atinge cerca de 51.000 quilómetros de linhas.

Quanto à aviação, e além das carreiras internacionais, aquelas que nos ligam com os países vizinhos, existem linhas regulares para Vila de João de Belo, Inhambane, Beira, Lumbo, Mambone, Vila Pery, Mutarara, Tete, Chupanga, Quelimane, António Enes, Porto Amélia, Mocimboa da Praia,



Uma potente locomotiva dos C. F. M.

Gurué, Nova-Freixo, Entre-Rios, Mandimba, Namula e Vila Cabral.

Finalmente os portos, todos integrados na administração do Estado sentiram também os efeitos da concentração na Administração única. Estão todos em pleno desenvolvimento apesar de Lourenço Marques, por exemplo, ser considerado o melhor porto da costa oriental de África, e ocupando mesmo um lugar destacado entre os portos do Mundo. Apesar disso, repete-se, continua a ser previsto o seu desenvolvimento e constantemente aumentado o seu equipamento mecânico para maior rapidez de movimentação de cargas e descargas.

Foi recentemente aumentado com mais 300 metros de cais devidamente equipados com os mais modernos e potentes guindastes.

O porto da Beira, que há poucos anos passou à Administração Portuguesa, tem aumentado de tal maneira a sua capacidade de manuseamento que muitos a consideram extraordinária depois de a declararem impossível. Assim de um milhão e meio de toneladas que manuseou no último ano de Administração estrangeira passou a cerca de três milhões.

Foi consideravelmente aumentado o seu poder mecânico, o trabalho devido e completamente organizado tornando possível desmentir àqueles que consideravam a administração portuguesa incapaz de «aguentar» o porto e muito menos desenvolver a sua capacidade de manuseamento sem congestionar.

Tem sido grande e tendenciosa a campanha desenvolvida contra a Administração portuguesa mas sem resultados, pois a Direcção dos C. F. M. que já tinha prestado as suas provas de competência, reforçou a sua posição.

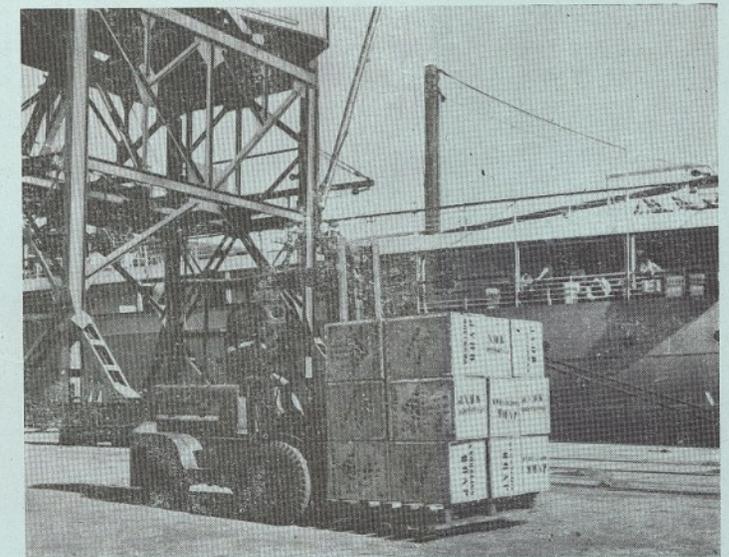
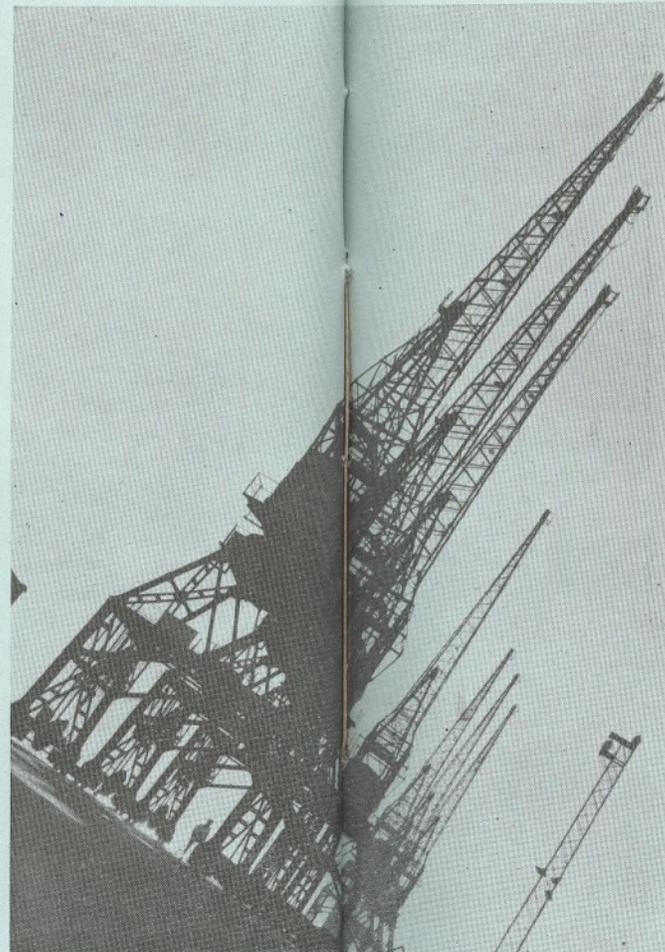
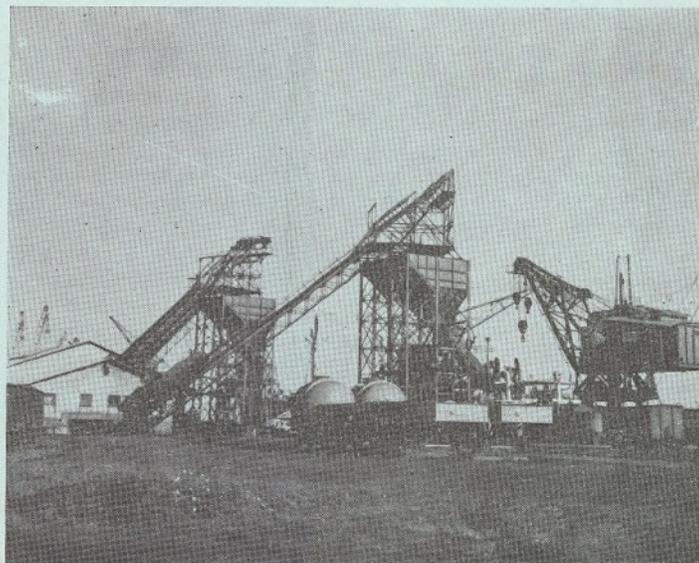
Também com os Caminhos de Ferro da Beira,



EM CIMA: (À esquerda) — Aeroporto de «Mavalane» em Lourenço Marques
(À direita) — O porto de Lourenço Marques é um dos mais mecanizados do continente africano. A gravura mostra um pequeno tractor a empurrar os vagões.

AO CENTRO: Guindastes do Porto de Lourenço Marques

EM BAIXO: (À esquerda) — Uma das docas do porto de Lourenço Marques, tendo à direita um guindaste para 80 toneladas.
(À direita) — No porto de Lourenço Marques empregam-se dezenas destas máquinas para acelerar a arrumação das mercadorias descarregadas.



pertença do Estado na posse do Ministério das Finanças, se deu idêntica campanha, mas também sem resultados pois que tendo a administração sido confiada aos C. F. M. estes conseguiram que aquela linha férrea seja das poucas em todo o Mundo que dá apreciáveis receitas.

Evidentemente que tanto para o êxito obtido no porto como para o Caminho de Ferro da Beira, muito contribuiu o pessoal que ali presta serviço, considerado do melhor, desde os Directores ao mais modesto carregador, não só sob o aspecto profissional como ainda sob o espírito de sacrifício de que deram largas provas durante o período de adaptação, e até que o porto conseguisse como hoje sucede trabalhar durante as 24 horas do dia, sem interrupção, a não ser aquelas originadas pelas chuvas na quadra respectiva.

Estes são a traços largos os apontamentos que obtivemos numa curta visita a Lourenço Marques, bem demonstrativos, no entanto, do esforço que o Governo de Salazar vem fazendo no sentido de dotar o Ultramar com bons portos e transportes, nomeadamente o Caminho de Ferro.

A linha do Limpopo, em construção, confirma o que vimos dizendo, tal como também confirma a competência dos técnicos ferroviários que prestam

serviço naquela nossa Província, e a quem foram confiados os trabalhos de construção, pois não só têm cumprido o programa estabelecido, como ainda ultrapassaram em muitos meses o prazo previsto.

Esta linha, que estabelece o caminho mais curto e rápido para a Rodésia, será mais um caudal a alimentar o porto de Lourenço Marques, e a garantir àquele porto as mercadorias que porventura pudessem vir a escassear do Transvaal.

Além desta, está em construção a linha da Manhica, subsidiária de Lourenço Marques, e como prolongamento da linha de Vila Luísa, seguindo ao encontro da linha do Limpopo para que se escoe por ali o tráfico da Rodésia sem vir dificultar o movimento da linha para a África do Sul.

Mais para o Norte da Província uma brigada estuda a ligação com o Lago Niassa da linha já construída prevendo-se para breve o início dos trabalhos de montagem e do porto daquele lago.

No outro extremo, desta linha para o Índico já foram iniciados os trabalhos no porto de Nacala, para o qual se espera um desenvolvimento que no futuro o equipare a Lourenço Marques e Beira.

Porto Amélia vai ainda mais ao norte, entrando dentro de um ou dois meses em grandes obras para lhe permitir a atracagem de navios de grande porte.



Momento de deslanço no porto de Lourenço Marques

Angola e o seu Banco Emissor

A TRAVÉS dos grandes números estatísticos de Angola, referentes aos últimos anos, podem estimar-se os notáveis progressos da mais extensa e mais potencialmente rica província de Portugal. Por acompanhar esses dados e, em certa medida, os ter possibilitado, não deve deixar

de se consignar a acção desenvolvida pelo Banco emissor, dando-lhe o devido relevo. Do pormenorizado e elucidativo relatório daquele organismo relativo ao exercício de 1953, transcrevemos o quadro seguinte, em que se confrontam as operações de crédito comercial por ele efectuadas nos últimos quatro anos :

	1950	1951	1952	1953
Adiantamentos s/ Consignações	9.947.995\$74	860.051\$74	313.285\$97	30.945\$55
Adiantamentos s/ Letras	9.205.916\$05	11.252.272\$92	8.538.744\$10	9.217.174\$55
C/Correntes e Empréstimos Cau- cionados	392.227.705\$51	473.312.154\$05	660.974.913\$14	725.201.147\$74
Descontos (Letras e Câmbios)	597.491.744\$06	714.714.656\$52	946.699.320\$59	1.127.756.458\$06
Empréstimos ao Governo da Provín- cia e Operações para Melho- ramentos Locais	15.985.864\$09	4.082.501\$45	11.072.160\$58	11.413.277\$67
Total das Operações de Crédito em Angola	1.022.859.225\$25	1.210.221.596\$72	1.627.598.424\$58	1.871.618.103\$57

Nota-se que estas operações subiram, de 1950 para 1951, de 18,3 por cento; de 1951 para 1952, de 34 por cento; de 1952 para 1953, de 15 por cento.

Os acréscimos adquirem ainda maior significado ao considerarem-se os dois anos extremos — 1950-1953 —, pois, neste intervalo, o montante das operações reflecte um aumento da ordem dos 83 por cento.

Além de traduzirem o crescente surto das actividades comerciais, estes números patenteiam, claramente, a forma como o Banco, sempre atento às necessidades das diferentes praças, procurou dar-lhes satisfação.

Ainda no que toca a operações comerciais, é inteiramente justo salientar a política de redução de taxas seguida pelo Banco.

De harmonia com as disposições do decreto com força de lei n.º 14 316, as taxas de juro aplicadas nas Dependências da Província baixaram conforme o quadro seguinte :

Anos	Descontos	Empréstimos
1926	10%	10%
1930	9,5%	9,5%
1931	9%	9%
1932	8,5%	8,5%
1935	8%	8,5%
1934	7%	7,5%
1936	6,5%	7%
1941	6,25%	6,75%
1942	6%	6,5%
1943	5,5%	6%
1944	5%	5,5%
1944	4,5%	5%

Mas o Banco não se tem limitado ao cumprimento das disposições legais, que lhe impõem acompanhar as oscilações das taxas de juro do Banco de Portugal. Espontaneamente, movido principalmente pelo interesse da economia de Angola e não pela consideração dos seus proventos, tem reduzido, por forma considerável, os encargos das suas operações, eliminando algumas comissões e abatendo muitas outras.

Ainda recentemente, como é referido no citado relatório de 1953, foi efectuada uma nova revisão da tabela em vigor, de que resultou um sensível desagrevamento, quanto à generalidade das operações comerciais do Banco e mesmo, em especial, em relação às taxas em vigor noutras instituições afins dos territórios ultramarinos.

Até à publicação do Decreto-lei 35.670, o Banco de Angola foi apenas estabelecimento emissor e de crédito comercial, pois os seus estatutos vedam-lhe as operações a médio e longo prazo.

Aquele diploma, ao criar o Departamento de Fomento, dotado de adequada organização técnica, com contabilização, responsabilidades e reservas privativas, permitiu ao Banco alargar a sua assistência financeira ao desenvolvimento económico de Angola, através de operações de crédito agrícola, pecuário, industrial e hipotecário comum.

Do relatório já citado, extractam-se alguns elementos interessantes, relativos à actividade destes serviços até 31 de Dezembro de 1953.

Por modalidades de crédito, os 146.488 contos de operações autorizadas desdobravam-se assim :

Agrícola-Pecuário 59.912 contos; Industrial 75.270 contos; e Hipotecário Comum 11.306 contos.

No que toca a finalidades, aquele total pode discriminar-se por esta forma:

Ampliação e beneficiação de culturas.	8.005	contos
Aquisição de alfaias agrícolas, sementes, árvores de fruto e gado	1.270	»
Aquisição de apetrechos de pesca.	5.050	»
Aquisição de maquinismos e aperfeiçoamentos fabris	49.515	»
Aquisição de material cirúrgico e hospitalar	1.519	»
Aquisição de material hoteleiro e de casas de espectáculos	5.644	»
Aquisição e beneficiação de material de transporte	4.649	»
Aquisição de terrenos.	200	»
Constituição de «stocks» de matérias-primas	2.650	»
Construções	31.455	»
Encargos ou exploração	2.704	»
Instalações hidro-eléctricas e de distribuição de energia eléctrica	2.000	»
Jornais e salários	2.536	»
Obras de defesa, irrigação, drenagem e preparação de terrenos	5.495	»
Remissão de hipotecas e conversão de dívidas	30.180	»
Total.	146.488	»

Além das referências feitas à actividade do Banco como organismo de crédito, é devida uma alusão, embora rápida, não só ao contributo do Emissor da Província para os notáveis progressos urbanísticos levados a cabo, nos últimos anos, nos principais centros populacionais de Angola, mas também ao alargamento da sua rede de Dependências.

À semelhança do que já se verificara quanto às cidades de Nova Lisboa e Sá da Bandeira, foram mais recentemente as Agências de Benguela e Silva Porto instaladas em prédios expressamente construídos e de notável cunho arquitectónico.

Neste momento, prosseguem activamente as obras do novo edifício de Luanda, que será, sem dúvida, o mais grandioso de Angola e um dos mais belos e monumentais tanto do Ultramar como da Metrópole, e ultima-se o projecto para a instalação, em edificio privativo, da Agência do Uige.

Com a abertura desta Dependência e de novas Agências em Vila Luso e Gabela, levada a cabo em meados do ano passado, o Banco continua seguindo o seu critério de manter, em harmonia com as crescentes necessidades da Província, a sua rede de Dependências em Angola.



ANGOLA — Ponte Dr. Oliveira Salazar, sobre o rio Cuanza

F R A

Instalações para lagares de azeite e de vinho

Prensas hidráulicas para todos os fins

Prensas manuais

Bombas hidráulicas (mecânicas e manuais)

Material para minas, indústria de construção e cerâmica, barragens, portos e caminhos de ferro

Peças em aço vasado até 4.500 kg. cada

Ferro fundido

Ligas não ferrosas

Ferramentas em aço: bigornas, cavaletes, safras, tornos para bancada

Charruas de volta aiveca

Acessórios em aço para charruas e tractores

Bombas centrífugas e rotativas

Grades de discos

Moinhos de martelos e de mós para cereais

Acumuladores e bombas para pressão hidráulica

FUNDIÇÕES DO ROSSIO DE ABRANTES

F. J. SOARES MENDES

A Industrial Alimentícia de Luanda

DE FERREIRA & IRMÃOS, LDA.

Telef. 2380 — Caixa Postal 394 — Endereço telegráfico AIAL

Avenida Gomes de Sousa — LUANDA

Fábrica de Massas alimentícias, bolachas e padaria, movida a electricidade

Moagem, Rebuçados, Padaria e Massas — Câmara Frigorífica com diversas temperaturas próprias para carnes, peixe, frutas, etc.

FILIAL NO CAMACO — Comércio misto e padaria — Salga e seca de peixe

Para as suas compras consulte sempre
AIAL, que melhor e mais barato o serve

Sociedade Comercial e Industrial, Lda.

Societária da Sociedade Agrícola do Bengo e Cariavo, Limitada

End. Telefónico: SCIL

TELÉFONE N.º 2391

CAIXA POSTAL N.º 270

LUANDA

Carpintaria — Serração e Armazém de Madeiras — Depósito de lenha e de carvão no Muceque Pedrosa — Km. 6 — Linha do Bengo, em Luanda
Cortes de madeira e lenha

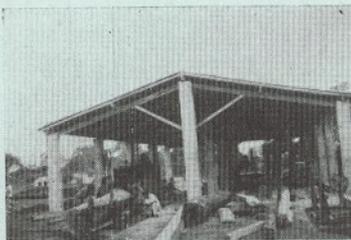


ANTÓNIO PAIS PINTO
DE FIGUEIREDO
Sócio-Gerente da Sociedade Comercial e Industrial, Lda.

Comércio e Agricultura
BEIRA ALTA
Proprietários da Roça «Bango e Cariavo», produtora de Café, Oleo de Palma, Coconote, Laranja, Tangerina e Banana



Residência dos Empregados da Roça



Fábrica Mecânica de Serração



Estabelecimento Comercial e Armazém



Acampamentos de pessoal indígena

Companhia do Manganés de Angola

S. A. R. L.

(EXPLORAÇÕES MINEIRAS EM ANGOLA)

Endereço telegráfico único: MANGANÉS



Sede: AVENIDA ALVARO FERREIRA, 22

Caixa Postal N.º 2228

Telefone N.º 3048

L U A N D A



Delegação: Av. António Augusto de Aguiar, 25-2.º

Telefone: N.º 54424

L I S B O A

EMPRESA COMERCIAL DO ULTRAMAR, L.^{DA}

LUANDA - ANGOLA

CAIXA POSTAL 754

Distribuidores gerais em Angola
dos Produtos **ROBIALLAC**

Agentes da Companhia Vidreira
Nacional (**COVINA**)

TELEFONE 3382

TELEGRAMAS «ECOMAR»

Armazéns Lima

Antigo **LIMA & C.^A**

Comércio, Indústria e Agricultura — Vendas por grosso

Importação & Exportação

FÁBRICA DE SABÃO EM LUANDA CASSOALALA

Agentes das Caves **CASALINHO, LDA.**

Societários da Sociedade Importadora de Farinhas, Lda.

Subagentes da **Soconi Vacuum Oil & C.^o**

Produtores & Exportadores de oleaginosas, óleos vegetais e citrinas

Mercearia fina, Talho, Padaria e Leitaria — Depósito de Lenha e Carvão

LUANDA

CAIXA POSTAL N.º 89 — TELEFONE 2724 — ENDEREÇO TELEGRÁFICO «LEC»

Ao correr da pena

O progresso dos portugueses em África.
Como eu conheci Angola em 1897 —
Angola de então e Angola de hoje

Por D. FRANCISCO DE DROMOND ESCÓRCIO DA CÂMARA

QUANDO, em 24 de Junho de 1897, desembarquei em Luanda, o vapor *Jaire*, sob o comando do capitão Benevenuto dos Santos, que me trouxera, ancorou bem longe da cidade, sendo os seus passageiros conduzidos para terra por escaletres de bordo, escaletres a remos, desembarcando-os, depois de uma longa hora de percurso, numa estreita e pequena ponte de madeira. E se os vapores ancoravam tão longe, era pelo completo desconhecimento que, ao tempo, os seus comandantes tinham do porto, aguardando, inclusivamente, que um piloto, vindo da terra, lhes indicasse onde deveriam fundear.

Mal poderia, então, supor que, decorridos cinquenta e sete anos, tal fundeadoiro e tal ponte se viessem a converter num esplêndido cais de desembarque, onde, com a maior rapidez e facilidade, os vapores atracam, e ainda com maior rapidez e facilidade os passageiros se encontram em terra. Também é notória a rapidez com que a carga é retirada dos respectivos porões, por guindastes, e é colocada, em terra, nas vagonetas que a conduzem à Alfândega edificada no cais do desembarque.

Esplêndidos automóveis aguardam no cais de desembarque que os passageiros se queiram utilizar dos seus serviços, conduzindo-os a verem a linda cidade, parando pelos bares ou em bons hotéis.

Como tudo é diferente!

Em 1897, um passageiro ficava tomando conta da sua bagagem e da dos seus companheiros, indo os restantes à procura de um condigno hotel ou a uma casa comercial implorar o transporte da respectiva bagagem — ou por carroça ou às costas de pretos.

Em 1897, uma escassa dúzia de senhoras brancas, que, recatadamente, viviam em suas casas; e que, quando queriam sair, se tiziam transportar em machilas, acortinadas, e aos ombros dos pretos, pois um fiacre, puxado a mulas ou a cavalos, era aviz rara difícil de se encontrar.

Em 1954, centenas de automóveis, de luxo, per-

correm as ruas da cidade de Luanda, onde se construiu o maior e melhor cinema de Portugal. Hoje, a cidade de Luanda é considerada a terceira de Portugal, a seguir a Lisboa e Porto. E os passageiros ou as senhoras, em número de milhares, que ali residem, não precisam já de recorrer aos meios de que se serviam os de 1897.

Hoje, a cidade de Luanda possui magníficos edifícios, nada fazendo lembrar aquelas ruas e edifícios de outros tempos.

II

Lobito

O Lobito, quando em Setembro de 1897 ali fui para saborear umas ostras, aí habitava apenas um desgraçado de um velhote branco de nome João Maria, que tomava conta de umas salinas, onde se empregavam umas centenas de pretos. E nada mais havia.

Em 1900 e tantos, uma ponte entrando pelo mar e umas pequenas oficinas, tudo muito tacanho e ainda devido ao contrato feito pelo grande Ministro das Colónias Teixeira de Sousa e Robert Williams, para a construção do Caminho de Ferro a ligar o porto do Lobito aos territórios de Catanga (Congo Belga).

Em 1954, a cidade do Lobito, por estatísticas oficiais, tem uma população de 24 mil habitantes, dos quais 4.100 brancos, existindo para cima de 1.100 lindos prédios.

O seu cais de desembarque, onde os vapores nacionais e estrangeiros atracam com relativa facilidade, é uma verdadeira obra-prima admirada pelos numerosos estrangeiros que ali desembarcam com destino ao Congo Belga e à Rodésia, encontrando ali comboios que os conduzem, de seguida, ao seu destino, mas comboios luxuosos com carruagens — camas e refeitórios...

A ponte e as oficinas tudo isso desapareceu, nem vestígios restam.

III

Benguela

Benguela, ligada ao Lobito por esse Caminho de Ferro, antiquíssima cidade, era, em fins de 1897, mais um cemitério de brancos que qualquer outra coisa, dada a sua insalubridade, predominando ali a biliosa-anurica como passaporte ultra-rápido para o outro mundo.

Um médico, apenas, o Doutor Graça, para as três centenas de brancos ali residentes.

Ali, entre outros europeus, conheci, naquela época, António da Costa, mais conhecido por Chibêra, e Bernardino Correia. Tanto um como o outro eram, ali, bastante estimados. António da Costa, com uma pequena loja, em frente da Casa Contreiras; Bernardino Correia, morando no sítio conhecido por «Peça», e tendo já um regular estabelecimento. Gostava imenso de cavalos, montando muito bem.

Quem diria, dessa época, que, hoje, viriam a ser consideradas altas personalidades!

Angola e Portugal muito lhes devem, não só pelas Companhias de Navegação que montaram em Benguela, devendo-lhes, assim, Angola, uma parte do seu enorme progresso industrial.

São, pois, esses dois senhores, mais que merecedores destas minhas singelas e verdadeiras palavras, não enaltecendo devidamente as suas altas qualidades por dois motivos: primeiro, porque são elas sobejamente conhecidas; segundo, não sendo lição, sou apenas verdadeiro e justo.

IV

Catumbela

Ali vivi três anos, até completar os 19 anos de idade. Que saudades tenho dessa pequena vila e desse viver! Que extraordinário bairrismo dos seus duzentos e tantos habitantes nessa época! E pouco mais deverá ela contar hoje.

Ligada a Benguela por um pequeno comboio, ao tempo, o seu comércio era a compra de borracha e cera, trazida ali por numerosas comitivas indígenas que levavam meses a vir do interior a venderem ali os seus produtos.

Banha a vila o rio Catumbela, infectado de jacarés, que, aos domingos, para ali fãmos alvejá-los a tiro. Do outro lado do rio, o Cassequel, propriedade açucareira, pertencente, em 1897, aos herdeiros de João Brandão, muito tempo antes falecido.

Os 25 quilómetros que separam Catumbela de Benguela ninguém se atrevia a fazer então tal percurso a pé, devido ao leão que infectava essa área. E o desgraçado de um italiano que, um dia, tentou fazer tal, o seu corpo serviu de repasto a tais feras.

Um horror! E isto às portas do Oceano! 1897, eis tudo.

Fui, ali, amigo de um holandês, que já faleceu, de nome P. Kamerman. Em 1914, quando passei pela Holanda, ali encontrei e convivi com uns sobrinhos do mesmo, que me deram o prazer de ficar conhecendo a terra deles, que tão bem descrita é pelo nosso Ramalho Ortigão.

Com reconhecimento, aqui fica expresso o prazer dos dias que me proporcionaram durante a semana que com eles convivi na sua terra natal, bem dos holandeses, pois eles a vão conquistando ao mar, que muitas vezes está gelado. — Com que pesar tive que abandonar em 1900 a pequena vila da Catumbela, para seguir por mar para Moçâmedes, e dali seguir para o Bié, passando pelo Lubango, hoje a linda cidade de Sá de Bandeira, por Caconda, e finalmente Bié, que em tempo era representado pela Capitania-Mor de Belmonte, tal qual no sítio onde Silva Porto se fez ir pelo ar.

V

Moçâmedes

O seu primitivo nome Angra do Negro, nome esse por que foi conhecido até Agosto de 1785, foi-lhe mudado pelo tenente-coronel Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, que ali fora na fragata Luanda, em uma viagem de exploração ordenada pelo capitão general Barão de Moçâmedes.

Moçâmedes recebera em 1880 os seus primeiros colonos, constituídos, na sua maioria, por madeirenses, seguindo-se-lhes, em 4 de Agosto de 1884, outros colonos, mas vindo do Brasil, por, ali, se terem recusado a naturalizarem-se brasileiros, acto este nobilíssimo, condição esta que lhe era imposta para, ali, poderem continuar a viver.

O nosso Governo atendeu à supplica daqueles portugueses, estabelecendo-lhes residência em Moçâmedes, donde, uma grande parte, com aquele espírito aventureiro que possuímos, seguiu para Lubango, passando pela Ribala, hoje Vila Arriaga, subindo a serra de Chela.

E assim se deu começo à nossa colonização, não só em Moçâmedes como pelo seu interior.

Em 29 de Setembro de 1905, inaugurava-se o comboio que de Moçâmedes segue para Sá de Bandeira, mas que primeiramente sòmente atingia a Ribala.

Esse comboio ainda hoje é tal qual como o primitivo, pois a sua linha férrea alteração alguma tem sofrido, em qualquer sentido.

VI

**O Interior de Benguela
1900**

Do então Lubango fiz a marcha para Caconda,

em carro boer. Caconda, a esse tempo 'era constituída por uma fortaleza, chefiada pelo tenente Evaristo Simpliciano de Almeida, secretariado por um rapaz europeu, de nome Sampaio.

Denominava-se «o concelho de Caconda», apesar de apenas ter duas ou três casas comerciais: a Companhia Comercial de Angola, a casa de um tal França, que parece que ainda hoje é vivo, e uma outra qualquer de que me esqueço o nome do seu proprietário. Alguns degredados, incluindo, entre eles, um médico. Um pouco mais longe, a Missão de Caconda e a sua igreja; e, muito mais longe, algumas léguas até, a Bissapa, com dois portugueses e alguns boeres; e ainda mais longe a Hanha, habitada por boeres.

Este aglomerado era o que constituía o concelho de Caconda. Uma dúzia de portugueses e umas dúzias de boeres! Por paradoxal que pareça, é assim mesmo como eu conhecia Caconda, hoje uma prospera e linda vila.

Não se atreviam as guarnições das fortalezas a sair com receio de alguns ataques dos indígenas, que, com maus olhos, viam a ocupação europeia.

A maioria dos missionários transitava pelo interior, a boi-cavalo, tentando pacificar os indígenas por maneiras suaves, missão essa de difícil execução.

Mais adiante, relatarei a minha viagem do Bié à Matola para demarcar a nascente do Rio Quanza, à ordem do já citado Ministro das Colónias, Teixeira de Sousa, grande Ministro, a quem a Colónia tanto ficou devendo.

Em Caconda estacionei meia dúzia de dias, hospede do tenente Evaristo de Almeida. De noite ouvíamos os urros dos leões, que, tranquilamente, ali vinham ver se conseguiam matar algum boi,



ANGOLA — Vacinação de Bochimanes do Cuando

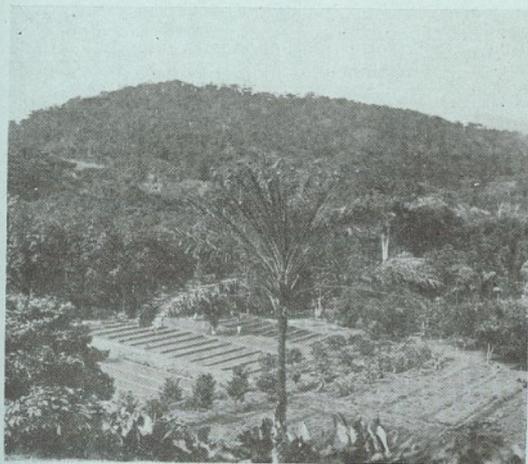
dando cabo dos resistentes cercados que rodeavam os currais.

E uma pessoa acabava por adormecer, não estranhando, já, tais urros, que a faziam tremer de susto quando ouvidos pela primeira vez — ou, então, os meus quase 20 anos de idade pouco receiavam dos habitantes das selvas, contra os quais, várias vezes, e com êxito, tive que empregar a minha espingarda 303, umas vezes para me defender outras para verificar o meu sangue-frio. Leões, pacassas, onças, elefantes, caça grossa, tudo passou pela minha espingarda, saindo eu incólume! O único ataque do qual saí gravemente ferido, foi proveniente de algumas centenas de negros que não me permitiam a a passagem pelas suas terras, tendo recebido uma bala no peito e que no peito a conservo como reliquia e demonstração do que era, então, o sertão. Como médico, um dos meus carregadores que, com o suco de várias plantas, me levou uns dois meses a curar. A bala é que não foi extraída e ainda a conservo, como, aliás, disse.

De Caconda, como já disse, segui para o Bié, atravessando a Anhá (planície) de Buri-Buri, cuja passagem me levou alguns dias, não encontrando nem vendo ninguém... nem mesmo por um óculo. O que ali se via, mas em abundância, era caça, mas caça que eu nunca vira. Cabras de cauda de leque, outras espécies de antílopes para mim desconhecidas, pássaros voando aos bandos, etc., etc.

Chegado que fui à fortaleza de Belmonte, construída onde o sertanejo-branco Silva Porto pôs termo à vida, suicidando-se, fazendo ir pelo ar a cama onde se deitara, depois de lhe ter colocado por debaixo um barril de pólvora, ouvi contar a sua história àqueles mesmos que, ao tempo, ali viviam, isto é, a indígenas.

Silva Porto, considerado e antigo sertanejo, fora



ANGOLA — Uma fazenda agrícola

desconsiderado pelo soba do Bié, que o ameaçou de morte e lhe puxou pelas compridas barbas que ele usava — isto por Silva Porto se haver posto, por intermédio de escoteiros, em contacto com Paiva Couceiro e Teixeira da Silva, que, por ali, pretendiam passar. Tal acção foi pelos bienes considerada uma traição que ele lhes fazia, pois estavam informados pelos bailundos que espécie de brancos eram aqueles, sabendo, pois, que eram oficiais do nosso exército.

Acabam de construir ali, na cidade de Silva Porto, uma estátua a esse herói, comemorando o seu acto. Já antes, a essa cidade, haviam dado o nome do sertanejo português.

Um pouco distante dessa fortaleza, atravessando-se o rio Cuquema, encontrava-se a Caiala, a filial de Companhia Comercial de Angola, para onde eu me dirigia, filial essa gerida por Manuel Soares Nazareth, pessoa honesta e culta. Ali sofri as contin-

queza, ao tempo, de Angola, e que espontaneamente se desenvolvia em território quioco e luchara.

Assim, tendo ficado no acampamento Filipe de Andrade, entrei pelo mato dentro, construí uma barraca de paus e capim, e estive ali três dias, eu e os meus carregadores, colhendo a semente da borracha. Findo tal serviço e quando ensacava a referida semente fui cercado por centenas de indígenas que me intimaram a deitá-la fora, dizendo-me em linguagem quioca: «queres fazer feitiço com essas sementes, para a borracha secar e nós não a vendermos. Manda despejar, e já, os sacos, ou senão matamos a ti e aos teus pretos».

Rindo-me para os quiocos, respondi-lhes, pegando na minha célebre 303, pela seguinte forma: «o principal feitiço é esta arma. «Calculem vocês que a bala até procura gente por detrás dos imbondeiros». O imbondeiro é uma árvore que tem mais de um metro de circunferência. E descarregando a



ANGOLA — Dande-Indígenas regressando a casa após o trabalho numa Fazenda

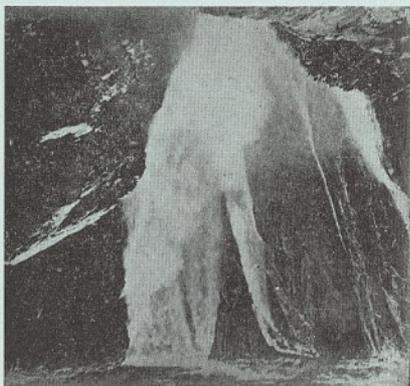
gências da revolta do Bailundo, chegando nós, e os brancos que ali se refugiaram, a comer, por dia, umas simples papas de milho, revolta essa que foi sufocada pelas duas colunas que em Benguela se formaram. Uma, sob o comando do coronel Massano de Amorim; a outra sob o comando do Governador de Benguela, Teixeira de Sousa.

Terminada a revolta, segui para o Mochico e dali para o Genge, donde regresssei para, com Filipe de Andrade, já falecido, fazermos o estudo do rio Quanza, sobretudo onde ele nascia — isto é, onde era a sua nascente. Tal estudo, foi feito por nós em 1902. Tinha eu 21 anos de idade e quase 9 anos de permanência em Angola.

Um dos factos de que jamais me esquecerei foi o de, em cumprimento do determinado pelo Ministério das Colónias, a remessa para Lisboa da semente da árvore da borracha (*lanceolatus-Capordinus*), ri-

arma, a bala furou um imbondeiro, que distava uns 100 metros de mim. Os indígenas para ali correram e verificaram que a bala realmente atravessara o imbondeiro. Num momento desapareceram os indígenas, conseguindo eu assim regressar para junto de Filipe de Andrade e cumprir a determinação oficial. O que eu e Filipe de Andrade nos rimos! Mas podia ser fatal, se os indígenas conhecessem o efeito das armas modernas. Podia, também, ser fatal se não fosse o conhecimento que dos mesmos eu tinha e o sangue frio que determinou tal atitude.

Em conclusão a esta parte, eu conhecia-o, por ter ajudado à confecção do relatório remetido ao Ministério sobre o estudo do Rio Quanza. O referido relatório só nente o li, em publicação oficial, em fins do ano passado. No entanto, mandado imprimir pelo Ministério das Colónias, em 1904. Eu ignorava a sua publicação! E, assim, admirado fiquei, quando



ANGOLA (Cunene, — Queda de água do Ruacanã

falando com o Doutor Aniceto Martins, Director do jornal «A Voz do Planalto», que se publica em Nova Lisboa, ele me disse que conhecia esse estudo do Rio Quanza, tendo-mo emprestado. Nesse relatório sou considerado como «Menino e Moço» algo instruído, algo corajoso e patriota». Quem me diria que, passados 50 anos, eu iria ler o que li, sobretudo a consideração de «Menino e Moço», com o que aquele relatório me taxa! Actualmente, em Julho do corrente 75 Primaveras contarei.

Referindo-me ao imbondeiro, devo esclarecer o prezado leitor que essa árvore explorada constituiria uma riqueza para Angola, pois da sua fibra se faria excelente papel. Deixo esta ideia a quem a quiser aproveitar.

Um pouco antes da implantação da República, regressei a Luanda, seguindo dali para o Congo Belga, estudando, ali também, a referida região.

Após 20 anos consecutivos de vida em África, regressei a Portugal. Ali chegado fui proposto para Deputado da Nação, de que pedi escusa por estar convencido — continuo a estar — da minha nenhuma vocação para político.

VII

Como funcionário Colonial

Em fins do ano de 1919, pedi ao meu condiscipulo, comandante Jayme Anahory Atias, para me apresentar ao Almirante Canto e Castro, exercendo as funções de Presidente da República. Jayme Atias, já falecido, era, então, Secretário Geral da Presidência da República. Satisfeito o meu pedido, fiz ver a Canto e Castro que me sentia não só deslocado na vida metropolitana como desgostoso com os acontecimentos políticos que se desenrolavam àquela data, motivo por que desejava regressar a Angola como funcionário.

Perguntou-me se eu queria seguir como governador para o Distrito de Quelimane. Agradei e

respondi que lugares políticos não desejava. E pedi-lhe para ser nomeado Administrador da Circunscrição Civil, lugar este criado por Norton de Matos, quando Governador Geral de Angola.

Prontamente atendido, segui em Novembro de 1919, no vapor «Portugal», para Angola, fazendo-me acompanhar da senhora com quem casara em Março desse ano.

A minha vida como funcionário colonial é, também, um tanto ou quanto curiosa pelas observações que me foram permitidas fazer ou que eu de motu próprio faria e que, para conhecimento do leitor, pois as mesmas não são confidenciais, me permito narrar, não com carácter oficial mas de simples particular.

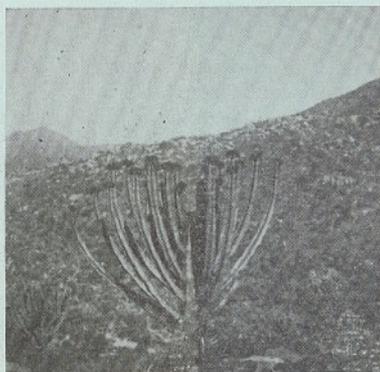
A primeira Administração que chefei foi a de Pungo Andongo ou Pedras Negras, onde existem, como me foi dado verificar, as célebres pegadas da rainha Ginga, e que os actuais habitantes negros dali respeitam, pois se admiram como as mesmas se conservam, parecendo terem sido esculpidas ou, ou então, que no momento em que a rainha Ginga ali passara os rochedos seriam de barro, gravando para a posteridade os seus pés.

As Pedras Negras, como são conhecidos tais rochedos — e propriamente Pungo-Andongo — quando administrei essa Circunscrição, na sua sede apenas existiam duas casas comerciais. A maioria da sua população indígena sabia ler e escrever, conhecendo a legislação do tempo de D. Maria II. Eu tomei posse dessa circunscrição em 5 de Dezembro de 1919.

Voltemos, pois, às pegadas da rainha Ginga, baptizada, em 1622, sob o nome de Dona Ana de Sousa, sendo já de maior idade quando tal se praticou.

Em 1623, envenena um irmão por lhe ter assassinado um filho.

Em 1627, Fernando de Sousa, governador de Angola, faz guerra à rainha Ginga, que contra os



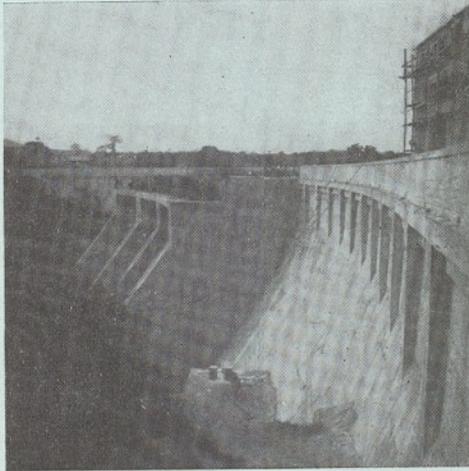
ANGOLA — Um eufórbio, na região dos cuisses

portugueses se revoltara, sob influência holandesa, apostatando a religião católica.

Em 1635, o procurador Francisco de Vasconcelos Cunha assenta pazes com essa rainha.

Em 1639, torna-se a revoltar contra nós, aliança-se oficialmente com os holandeses.

E em 1648, governando já em Angola Salvador



ANGOLA — Barragem das Mabubas

Correia, implora novamente paz; e que o mesmo governador lhe concedeu.

Finalmente morre em 1655, no tempo do governador Luís Martins de Sousa Chichorro, 25.º governador de Angola, arrependida dos crimes que lhe eram atribuídos e voltando à religião católica.

Eis por alto a história dessa célebre rainha, descendente dos célebres reis de Matamba, que descedo do Congo chegaram a Luanda.

Poucas Circunscrições administrei, porque quase sempre fui escolhido para altos cargos, mas, contudo, a última Circunscrição que administrei, a do Humbe, em 1927, é notável pelas célebres Quedas de Água do Ruacanã, que, pela sua importância, forneceriam energia eléctrica a todo o sul da Colónia e ainda porque em todo o mundo pouco há que se lhe possa comparar em beleza.

Nós, os portugueses, temos uma grande falta: não conhecermos o que os nossos Maiores nos legaram, à custa de tão grandes sacrifícios.

Em 1927, como já disse, tomei conta daquela Circunscrição — Humbe, da qual faz parte o Porto de Ruacanã, onde existem essas célebres Quedas de Água.

Na mesma ocasião — vinha de Portugal o Coronel Roma Machado para estudar a delimitação de fronteiras com a Rodésia, pois havia pretensões estrangeiras àquela parcela do Ruacanã dada a importância das mesmas Quedas de Água.

Sobre o patriótico trabalho que tanto eu como aquele ilustre oficial superior ali executámos, a esse trabalho devem os portugueses ser gratos. Tais Quedas de Água são nossas; e para lamentar, repito, é que não sejam aproveitadas e conhecidas.

Oxalá, pois, que «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de tais Quedas de Água faça a maior propalável, que a sua grande expansão permite.

VIII

Não quero fechar este pequeno trabalho sem me referir ao indígena de Angola — aquele que com o seu muito trabalho permite que esta província ultramarina exporte centenas de milhares de toneladas de diversos géneros.

Em 1897, quando cheguei a Angola, o indígena mal frequentava o litoral. E quando o fazia era em enormes comitivas ou para vender borracha, cera e café ou compelidamente.

Hoje, não. Os caminhos de ferro transportam-nos de um lado para o outro.

Numerosas escolas oficiais e numerosas escolas nas missões católicas e protestantes ensinam a milhares — ou por outra a centena de milhares de indígenas não só a nossa língua, o português, como os dialectos das terras onde essas escolas funcionam.

Dos indígenas cobra o Estado, directamente — aproximadamente 200 mil contos — isto não incluindo a percentagem alfandegária que incide sobre a mercadoria que lhe é vendida — e que representa centenas de milhares de contos também.



ANGOLA — Aspecto do rio Cunene

O metropolitano fala do negro, quase como nós os filhos das grandes cidades falamos dos aldeões. O negro, hoje, já não é aquele antropófago, que o metropolitano, que mal o conhece, julga ele ser. Estou em Vila Robert Willians, muito longe do

litoral, a centenas de quilómetros. De manhã, cedo, vejo-os passar em boas bicicletas, seguindo para os seus trabalhos. Outros, menos favorecidos, lá passam, embora descalços, mas vestidos de calças e camisa. Tal qual como ainda hoje se vêem bastantes brancos em Portugal.

Angola, 14 vezes maior que Portugal e com 50% da nossa população (raça negra) contém apenas uns escassos cem mil habitantes de raça branca. A raça negra creio não chega a 4 milhões.

Não quero aqui deixar de citar, para comprovar mais uma vez o que exponho, o seguinte caso.

A B. B. C., grande e potente emissora inglesa, que todos os portugueses metropolitanos conhecem, lamentava, ainda outro dia, em língua portuguesa e inglesa, o falecimento do indígena angolano, natural do interior de Cabinda, Luís Gomes Sambo, pelo muito que ele fez em favor dos portugueses e ingleses na guerra de 1914, e em favor dos ingleses nesta última grande guerra.

Este indígena aplicou todo o produto do seu trabalho, sobretudo na venda de plantas medicinais, em socorrer os combatentes dessas duas grandes guerras.

A sua última generosa oferta que fez aos combatentes desta grande guerra, foi a de uma ambulância-mecânica remetida para Inglaterra afim de socorrer, prestar auxílio aos soldados ingleses, nossos fiéis aliados.

E este acto é praticado por um indígena de Angola, filho de raça negra, que à Europa nunca fora!

A B. B. C., de Londres, apresentava a Angola e a Portugal a expressão sentida do seu enorme pesar pela morte de tão benemérito angolano, que, pelas suas acções em vida, honrara a sua qualidade de português, filho de pais negros, naturais de Angola.

Dão-se, por vezes, cenas censuráveis. Não direi o contrário. Mas qual o povo do Mundo que as não pratica?

Porque é que as forcas, os cadafalsos e as cadeias existem no Mundo civilizado?!

A nossa legislação, aliás, reconhece ao negro, filho das nossas províncias ultramarinas, os mesmos Direitos e Deveres que ao branco, ao branco de Portugal.

E fomos nós os primeiros a atravessar os mares nunca de antes navegados e a impor, pela bondade, a nossa soberania nas partes que descobríamos ou conquistávamos. A melhor prova é o Brasil, hoje grandiosa Nação em que o português é falado por milhões de criaturas.

Termino pedindo desculpa do tempo que ocupei o leitor com a leitura de tão vulgar escrita.

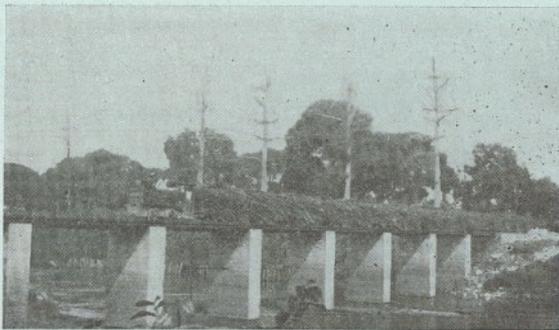
Nota da Redacção: — D. Francisco de Dromond Escórcio da Câmara é bem conhecido em Angola. Descende de uma das mais nobres e ilustres famílias portuguesas ou seja de Zarco da Câmara, descobridor da Ilha da Madeira. Uma das descendentes de Zarco da Câmara matrimoniou-se com o Duque de Dromond, príncipe escossês, fugido de Inglaterra aquando da implantação da República, no tempo de Cromwel.

Seu pai, D. Francisco Leão de Drumond Escórcio da Câmara, funcionário superior das alfândegas ultramarinas, tendo falecido com 39 anos de idade, a sua morte foi acompanhada logo de seguida pelo falecimento de sua esposa, mãe de quem escreveu este artigo, motivo por que o tutor, Director da Companhia Comercial de Angola, irmão de sua Mãe, o fez seguir para Angola, em Junho de 1897, abandonando ele os estudos que com tanto proveito fazia, a fim de iniciar a vida de oficial da Marinha de Guerra.

Após 20 anos consecutivos em Angola, regressou a Portugal, para onde a nostalgia da Pátria o impelia. A Angola regressou em 1919, tendo voltado a Portugal em 1940, como funcionário superior colonial, aposentado.

Honesto como é — vivendo apenas da sua aposentação, a carestia da vida metropolitana não lhe permitiu que continuasse a residir em Lisboa, regressando, pois, definitivamente a Angola.

Colabora nos jornais angolanos, sobretudo na «Voz do Planalto», que se publica em Nova Lisboa, onde temos lido artigos seus, todos de grande patriotismo e de grande alcance.



ANGOLA — Comboio transportando cana

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Maio de 1905)

Caminho de ferro de Benguella

Este caminho de ferro cuja construção se acha em plena actividade e que promete ser uma linha de penetração importantíssima, tem a sua origem na bahia do Lobito, porto que permaneceu até ha pouco completamente desaproveitado apesar das suas excellentes condições naturaes.

Entrou nelle ultimamente o vapor *Cromarty*, representado pela fotogravura junta, de 2.742 toneladas de registro, carregado de material para o caminho de ferro, o qual com a maior facilidade encostou a um caes provisório, fundeando a 50 metros da terra.

A bahia do Lobito é perfeitamente abrigada dos ventos reinantes, sufficientemente ampla e accessivel a qualquer hora do dia ou da noute, sem dependencia do estado das marés. A situação geográfica d'este porto e as suas condições de abrigo e de profundidade tornam-a portanto eminentemente propicia para attrair o grande trafego que necessariamente será creado pelo caminho de ferro, proveniente do vasto interland do districto de Benguella, da região da Katanga e de outras zonas da Africa central.

A obra d'arte mais importante até agora construida neste caminho de ferro é a ponte de Catumbella, de que a fotografia junta dá ideia, situada ao kilometro 14, e que com a designação de ponte Luiz Filippe foi inaugurada e aberta ao publico em 21 de março ultimo.

Constitue ella uma obra bastante solida e elegante, disposta de modo a servir tanto para o caminho de ferro como para o trafego ordinário proveniente do movimento commercial que tem por centro a villa de Catumbella.

A ponte mede entre os encontros 76^m.60 e é de um vão unico em consequencia do regimen torrencial do rio evidenciado pela facta da cheia de 1905 ter arrastado a antiga ponte do typo Eiffel que ali existia e que se apoiava em pilares intermédios.

A parte metallica foi construida nas officinas Arrols Bridge & Roof C.^o Ltd. e a sua montagem assim como a construção dos encontros foi realizada por administração directa da Companhia dos caminhos de ferro de Benguella e dirigida pelo engenheiro Mr. Colvin Smith.

O material pesando 650 toneladas desembarcou em Benguella em junho de 1904, sendo transportado pela estrada ordinária na distancia de 24 kilometros até o local da obra, operação bastante difficil e dispendiosa em virtude do mau estado do caminho e do elevado peso das peças metalicas.

A armação e a construção dos encontros e avenidas começou logo em seguida, progredindo os trabalhos com toda a regularidade e actividade de modo que a ponte se achava praticamente concluida em dezembro d'esse anno. Desde 21 de março ultimo que passam por ella comboios diários transportando o material depositado no Lobito e que está agora sendo empregado no prolongamento da via ferrea entre Catumbella e Benguella.

Tanto os montadores como o engenheiro Smith foram bastante atacados pelas febres, devido ás más condições do clima local e á violencia do trabalho.

A obra completa importou aproximadamente em 14.000 libras.

J. J. M.

Via ferrea da Chella

Os lamentaveis acontecimentos politicos recentes que tamanha perturbação vieram trazer á nossa administração publica, cortando a unidade e cohesão que deve haver num partido de governo e obrigando a um largo adiamento das côrtes sem que possa por enquanto prevêr-se o que porventura resulte no fim de decorrido esse praso, tiveram como consequencia tambem o protelar-se a resolução dum assunto de grande importancia para a soberania e para o desenvolvimento da influencia portuguesa na nossa preciosa colonia de Angola. Estava o illustre ministro da marinha, sr. Moreira Junior, na intenção de fazer votar a lei que lhe dêsse autorização para contrair um emprestimo de 1.500 contos de réis destinado a ser *exclusivamente* applicado na construção duma via ferrea de 0,6 de bitola entre o porto de Mossamedes e o planalto da Chella, na provincia de Angola. Tinha apresentado em 14 de Abril a respectiva proposta de lei na camara dos deputados e havia já parecer distribuido sobre essa proposta, com data de 1 do corrente mez.

Dissenções intimas do partido progressista, aticadas pelas ambições e intransigencias de muitos, irritados pela inveja e pelo egoismo ou teimosias autocratica de outros, vieram pôr um largo parenthesis na execução d'este melhoramento tão importante.

Mais uma vez a politica sim, mas a mesquinha politica do partidarismo estreito se antepoz á grande e nobre politica da administração, a unica que verdadeiramente interessa ao paiz.

Apesar, porém, da dilatação occorrida deve considerar-se brevemente um facta a construção d'esta linha. Portugal mais uma vez assinalará a sua obra de civilização na Africa pela construção d'uma via ferrea, provando assim que os seus direitos historicos se justificam mesmo á face da moderna orientação da sua administração pela justa compreensão que tem do modo por que os povos cultos devem exercer o seu dominio sobre as colonias, não ficando atraz das demais nações colonias embora isso lhe custe grandes sacrificios.

A construção d'esta via ferrea impõe-se. Nem ha melhor meio hoje de ocupar definitiva e ostensivamente uma região do que assentando nella as duas fitas d'aço dos seus carris, como rigidos liames que a prendem e sujeitam, os quais constituem ligações que não entorpecem antes desenvolvem e desembaraçam. As estações ferroviarias e as casas de guarda são mais efficazes para a pacificação e dominio do que os fortes e reductos militares. Valem mais pelo que fazem e pelo que rendem. Não afugentam o indigena, attraem-o. Não o castigam, educam-o, augmentam-lhe o bem estar, valorizam-lhe a sua riqueza, civilizam-o.

Muito bem diz o relatorio da commissão parlamentar que a via ferrea é o principal instrumento de conservação e fecundação civilizadora das colonias.

Mais vale gastar com vias ferreas, com que se fomenta o desenvolvimento das regiões afastadas do littoral e se acrescenta o trafego commercial, do que com as operações militares systematicas e periodicas para a policia das caravanas e manutenção da soberania. As guerras devem ser meras medidas de excepção, verdadeiramente extraordinarias.

E até para as guerras, para indispensavel interferencia nas questões indigenas, para o restabelecimento da ordem e protecção do commercio, ou para a manutenção dos direitos de dominio e influencia politica, as vias ferreas são um agente preciosissimo, de forma que pôdem comparar-se com os pára-raios, que previnem as descargas electricas porque as evitam ou tornam menos frequentes e porque quando não conseguem eliminá-las, as canalizam.

A linha de Chella ha muito que preocupa todos quantos se interessam pelas nossas colonias.

Não só o planalto de Chella, cuja altitude regula por 1.500 metros, é uma vasta região susceptivel de grande desenvolvi-

mento agricola, com grandes riquezas naturaes, fertilissima, propria para culturas que convem alargar, mas pela amenidade do clima que goza, está nas melhores condições para zona de aclimação e para a expansão e fixação da colonização da raça europeia.

Torna-se por isso necessario vencer a extensa zona de areal que separa o planalto da costa.

A via ferrea mais ao norte do Lobito a Caconda, felizmente já em construcção, mas que só em 1909 poderá chegar ao seu objectivo, não satisfazia por completo á necessidade de estabelecer communicações faceis e expeditas para a Huila.

Isto fez pensar na realização do ante-projecto de 1889 entre a florescente villa de Mossamedes e o alto da serra de Chella.

Já a carta de lei de 15 de Setembro de 1890 auctorizou o governo a pôr a concurso a construcção e a exploração d'uma linha com a bitola de 1^m,0 entre Mossamedes e a Chella, mas não teve seguimento este projecto.

Em 1894 novamente se tentou a realização d'este importante melhoramento que continuou constituindo ainda uma aspiração apenas.

Volta agora, com mais prababilidades de exito, a ideia da construcção d'esta linha economica com a bitola reduzida a 0^m,6.

Como não se espera já que apareçam empreiteiros, o governo propõe-se executá-la por conta do Estado ou por sua administração directa.

Isto mostra bem quanto está empenhado o respectivo ministro em levar á pratica o projecto da construcção d'esta linha que, tendo fins economicos, representa tambem um grande papel estrategico e deve servir de linha de communicações para as operações militares com os Cuamatas.

O governo pede autorização para um emprestimo de 1.500 contos amortizavel em 75 annos com encargos não excedentes a 5,25 pagos pelas receitas liquidas da linha arrecadadas em cofre especial, e por uma verba inscrita no orçamento da provincia.

E' talvez escasso o orçamento. A cifra de 2:500\$000 por km. no troço plano e 3:500\$000 quando trepa á serra da Chella parece-nos muito pequena para construcções d'esta ordem cmo as difficuldades de transparte e de educação de pessoal correspondente. Esta despesa, com a construcção por administração do Estado, e exploração subsequente do estado, tambem, certamente se exagera.

Maior que seja, porém, é necessaria, é imprescindivel. Não deve hesitar-se, nem preterir-se.

Cada mez que passar sem se tomar uma resolução, é um mez perdido e um prejuizo grande.

Sr. ministro do ultramar, como bom medico que é, applique o remedio sem delongas! Deixe politicar os outros, e administre. Veja o que fazem os nossos vizinhos do sul os allemães, veja o que estão fazendo as nossos vizinhos do norte, os belgas, veja o que fizeram os nossos vizinhos do oriente, os inglezes.

Se as aventuras da politica tão cheias de peripecias imprevistas a deslocam da pasta, lá se vai a projecto, pois que os nossos homens publicos só querem fazer obra original. Disponha as cousas de modo que seja inevitavel a construcção da via ferrea de Mossamedes á Chella.

Com isso enaltecerá o seu nome illustre e prestará um bom serviço á su patria.

O. S.

Linhas portuguesas

Linha de S. Thomé — Espera-se que com as outras propostas da pasta da marinha, seja levada ao parlamento uma proposta de lei relativa á construcção d'uma linha ferrea nesta nossa tão florescente colonia.

Hotéis Alexandre d'Almeida

EM PORTUGAL

LISBOA — HOTEL METRÓPOLE
 LISBOA — HOTEL EUROPA
 LISBOA — FRANCFORT HOTEL-ROSSIO
 BUSSACO — PALACE HOTEL
 COIMBRA — HOTEL ASTÓRIA
 CURIA — PALACE HOTEL

Escritório Central: Rossio, 108 — LISBOA

JOSÉ AYRES AUGUSTO

COMÉRCIO GERAL — IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

S E D E: — **LONGONJO** — ANGOLA

Filiais no interior do Longonjo — Compra a dinheiro todos os géneros Coloniais — Grande sortido de todos os artigos de permuta com o gentio — Sabagentes da Fábrica de Tabacos «Ultramarina» — e dos Produtos Purfina — Gasolina, óleos, etc. —

COMPRA E VENDE GADO PARA CRIAÇÃO,
 TALHO E EMBARQUE

CONGO AGRICOLA, L.^{DA}

COMÉRCIO E AGRICULTURA
 IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

Filial em N'Gage
CONGO PORTUGUÊS

Endereço telegráfico DIMUCA

Telefone 2818

Caixa Postal 1038

LUANDA

Mossamedes a Chella. — Já foi enviado para a mesa da camara dos deputados o parecer da commissão ultramarina sobre o caminho de ferro de Mossamedes a Chella.

Logo que o parecer seja approved, será enviada ordem pelo respectivo ministerio para o começo dos trabalhos.

Linha de Quelimane — Vai ser alterado o traçado do caminho de ferro de Quelimane ao Ruvo, de maneira que a linha vá d'aquella villa a um ponto na margem do Chire, netroncar com a linha ingleza.

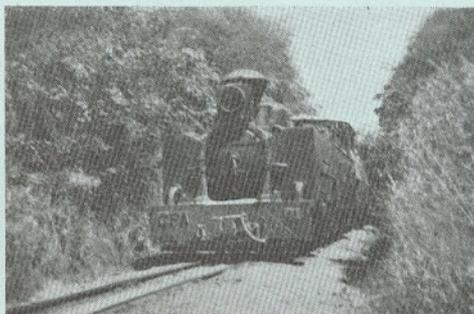
CAMINHO DE FERRO DO AMBOIM

A Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, fundada em 1923, propôs-se inicialmente fazer a drenagem para a costa, em boas condições de economia e velocidade, dos ricos produtos do Amboim, entre os quais predominava, como hoje ainda, o café.

Larga visão demonstraram os seus fundadores, pois não só a Companhia desempenhou, e desempenha, eficazmente a missão para que foi criada, como, excedendo-a largamente, se transformou no melhor factor do progresso económico e social das regiões que serve.

A importante vila de Porto Amboim, terceiro porto de Angola em receitas e quarto em movimento, e a rica vila da Gabela, povoações terminais da linha, devem, sem dúvida nenhuma, ao seu caminho de ferro o impulso decisivo no rápido progresso que testemunham e de que são exemplo.

A Companhia atravessa hoje, como aliás todos os caminhos de ferro no que respeita aos tráfegos

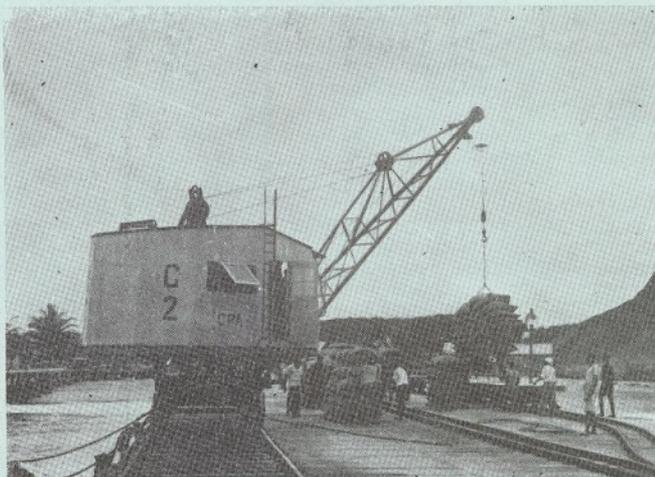


Um comboio em plena serra

ricos de tarifas elevadas, uma crise de concorrência dos transportes por estrada—ainda insuficientemente coordenados com os transportes por via férrea.

Mas o seu papel, também como o de todos os caminhos de ferro de África, é e será por largo tempo insubstituível no estímulo à economia dos géneros pobres, de largo futuro nas regiões do interior que, pelas boas condições de clima, se prestam, como o atesta já a experiência de colonização da Ceta, à fixação de grandes núcleos europeus.

A Companhia explora actualmente 123 quilómetros de via férrea, dos quais 52 se desenvolvem em típico traçado de montanha, com rampas geométricas de 30 ‰ e curvas de 50 metros de raio, e é também concessionária da exploração do porto de Porto Amboim que equipou recentemente com uma ponte-cais metálica e de que renovou convenientemente o apetrechamento em material terrestre e marítimo.



PORTO AMBOIM — Um aspecto da Ponte-Cais

Comissão Reguladora da Importação da Província de Moçambique

PRAÇA 7 DE MARÇO

(Edifício dos Organismos de Coordenação Económica)

TELEFONES - SERVIÇO GERAL — 6091 (P. B. X.)

CAIXA FOSTAL - 654 — LOURENÇO MARQUES

AFRICA ORIENTAL PORTUGUESA

DELEGAÇÕES—Beira, Quelimane, Inhambane, Moçambique, Nampula, Vila de João Belo, Chinde, Tete, Porto Amélia, Mocimboa da Praia e António Enes



Organismo oficial de coordenação económica, criado em 24 de Junho de 1939, pelo Decreto N.º 29.714, para o fomento do intercâmbio comercial com a Metrópole e o Ultramar Português.

Os serviços da Comissão encontram-se ao dispor de todas as actividades comerciais, industriais e agrícolas da Província, que pretendam relacionar-se com os fabricantes e exportadores portugueses, ou que desejem informações sobre todos os assuntos relativos ao movimento geral da importação.

Todos os pedidos de informação são gratuitos e prontamente atendidos, podendo ser feitos directamente à Sede do Organismo ou por intermédio das Delegações.

As Caves do Solar de São Domingos

prestigiam o bom nome dos nossos espumantes naturais

É sempre muito grato a qualquer português, seja qual for a terra que habite ou o local onde se encontre, falar da Bairrada, essa maravilhosa paisagem de presépio com largas perspectivas de beleza, sugestivos panoramas, constituindo um conjunto dos mais expressivos e trechos onde a paisagem é uma graça do céu feita à fertilidade da terra. Região privilegiada, é motivo justificado do nosso orgulho, pois em todo o mundo se tornou famosa, não só pelo excepcional encanto das suas características, como pela excelência inconfundível dos seus vinhos.

E' que a Bairrada, sobretudo nessa zona que abrange Anadia e seus subúrbios, é exuberante em vinhedos, porquanto muito pródiga foi a Natureza em dotá-la com um solo fertilíssimo de especiais condições para o cultivo da vinha. O esforço humano soube aproveitar esses admiráveis recursos naturais, e de tal modo que os valorizou extraordinariamente. E' ali que as melhores cepas proporcionam aos cuidados de uma técnica aperfeiçoadíssima as possibilidades de criar primorosos espumantes que gozam em todos os mercados da Europa e da América, sobretudo no Brasil e ainda na nossa África, da reputação de uma alta qualidade, rivalizando com o delicioso vinho espumante que immortalizou, em França, La Champagne.

Com efeito, Anadia tornou-se centro produtor de espumantes que honra o País, e em abono da verdade, entre muitas das grandes Caves desta região da Bairrada há que destacar, sem favor, as de São Domingos, em Ferreiros. As Caves do Solar de São Domingos são já bastante conhecidas pela especialidade

dos seus espumantes e pela preparação esmerada dos brandies, — magníficas aguardentes velhas que satisfazem o paladar dos entendidos. Tendo por símbolo o emblema de São Domingos, estes produtos disfrutam hoje de uma preferência que os tornou incomparáveis.

Quem visitar as Caves do Solar de São Domingos pode reconhecer a importância que resulta para a economia do País a industrialização da notável opulência vinícola da Anadia e os cuidados meticulosos que acompanham todas as fases da preparação dos espumantes.

Esta importante valorização de um produto que dia a dia conquista o agrado dos que «sabem escolher antes de beber», deve-se à firma *Semedo & Filhos, Ld.^a*, fundada por um homem de invulgar espírito de iniciativa: Elpídio Martins Semedo, proprietário das regiões mais ubérrimas em castas superiores de vinhedos. Nas suas grandes quintas é também considerável a produção de vinhos comuns, que em barris e garrações são exportados para o Ultramar.

Angola e Moçambique deram igualmente a preferência aos espumantes São Domingos e aos saborosos brandies envelhecidos em cascos de carvalho, preferência que se justifica ampla e eloquentemente, porquanto no I Concurso Nacional de Vinhos Engarrafados, organizado pela Junta N. de Vinhos, destacaram-se de tal forma que obtiveram a primeira classificação (Medalha de Ouro).

O que sem dúvida é um brilhantíssimo título de mérito para a firma *Semedo & Filhos, Ld.^a*, de Ferreiros (Anadia — Telef. 472), cuja administração em Lisboa tem os seus escritórios na Rua de Campo de Ourique, 75 (Telef. 66 3622).

A. SANTOS PINTO & C.^A

LUANDA
MALANGE
e LISBOA



ESCRITÓRIO
R. S. Julião, 41-2.º
LISBOA

Comércio Industrial

Representações nacionais e estrangeiras

Agentes de máquinas de lavar e frigoríficos THOR

Real Companhia Velha dos Vinhos do Porto

Colchões VI SPRING

Bolachas, bolos e biscoitos BAHLESEN

HULL BLITH (ANGOLA) LTD.

CASA INGLESA

ENDEREÇO TELEGRAFICO «VAPOR»

IMPORTADORES E EXPORTADORES

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Londres, Luanda, S. Tomé, Lobito, Mossâmedes,
Novo Redondo, Nova Lisboa e Porto Amboim



DEPÓSITOS DE CARVÃO

Frota de batelões — Agentes da Lloyds

OFICINAS E ESTALEIROS PARA TODA
A ESPÉCIE DE TRABALHOS MARÍTIMOS



Agências de: Autos Austin

- » » Tractores David Brown
- » » Óleos Castrol
- » » Bicicletas «Hercules»
- » » etc., etc.

Viúva Barreira & Filho



AGRICUL-
TURA

E

CRIADORES DE GADO

Aldeia Formosa
ANGOLA



"CHEVROLET"

Turismos:

Últimos modelos
4 portas
e coupé.

Camionetes:

4000 a 4500 kg.

Carrinhas:

Abertas para 600, 1000 e
1.500 Kilos e fechadas
para 500 kg.

G. M. C.

Camionetes

para 4.000 e 6.000 kg.

Carrinhas

abertas para 600 kg.

OPEL

Carrinha aberta «Blitz»
de 1.500 kg.

Turismo «Opel Kapitán»
6 cilindros.



*Produtos
da
General
Motores*



Bedford

Camionetes:

com reforço para 5.000
kg. De cabine sobre
o motor para 7 tonela-
das. Carrinhas abertas
para 1,500 kg.

Vauxhall

Turismos de 4 e 6 cilindros
4 portas.

REPRESENTANTES DE:

Geleiras:

Electrolux

a petróleo todos os modelos

Frigidaire

Eléctrica, todos os modelos

Máquinas de escrever

Underwood

Portátil. Tipo Comercial,
Somar
eléctricas e manuais

Pennzoil

Óleos, valvulinas e Massas

Pye

Aparelhos de Rádio

B. S. A.

Motos, Bicicletas

G. M. Diesel

Motores industriais e
Grupos Electrogéneos

Johnson

Motores de popa de cinco
modelos

Fairbank Morse

Moinhos de Martelos

Allis-Chalmers

Tractores e Alfaias Agrícolas

Squibb

Medicamentos

Optimus

Candeeiros e fogões

Remington — Geo e Husquevarna

Armas e Munições

Kienzle

Relógios

Delco

Baterias

Glasurit

Tintas e etc...

Consultem a

Casa Americana, Limitada

MALANGE — Cx. Postal, 17

Sede: LUANDA — Filiais: Lobito — Nova Lisboa — Sá da Bandeira — Gabela — Uige

ALFREDO F. MATOS

UMA DAS MAIORES ORGANIZAÇÕES
AUTOMOBILISTAS DE ANGOLA

Avenida dos Restauradores de Angola

Caixa Postal 459—Teleg. AMATOS

Telef. P. B. X. 3428 - 3215

LUANDA



EDIFÍCIO SEDE

Distribuidor para a província de Angola de :

CHRYSLER CORPORATION — Carrinhas, automóveis e camiões «De Soto»

CROSLY AVCO DIVISION — Frigoríficos, fogões, esquentadores de água, ar condicionado, aparelhos de rádio

DODGE BROTHERS (BRITAIN) LTD. — Camiões Diesel «De Soto»

AUSTIN WESTERN C.º — Autoniveladoras, escavadoras, rolos e outro material para remoção de terras e construção de estradas

AVELING BARFORD — Autoniveladoras

MOPAR — Sobreelentes e peças accsórias para viaturas de fabricação Chrysler

Distribuidor para o norte da província de Angola de :

RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT — Carrinhas, automóveis e camiões «Renault»

AGENTES EM LUANDA DE: Manufatura Nacional de Borracha — Pneus e câmaras de ar «Mabor»

STAND DE VENDAS — Venda de peças sobreelentes e accsórios para todas as mareas de viaturas norte-americanas e europeias — Frigoríficos a electricidade e a petróleo — Máquinas para a indústria — Armas caçadeiras e munições

ESTAÇÃO DE SERVIÇO — Lavagens, lubrificação e parafinações, Vendas permanentes de gasolina e óleos

Companhia de Diamantes de Angola

(DIAMANG)

**Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada
com o capital de Esc. 179.300.000\$00**



**Pesquisa e extracção de diamantes na Província de Angola
em regime de exclusivo**

SEDE SOCIAL: Lisboa, Rua dos Fanqueiros, 12-2.º — Teleg. DIAMANG

**PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
e ADMINISTRADOR-DELEGADO**

Com. Ernesto de Vilhena

VICE-PRESIDENTE

Com. Álvaro Morna

PRESIDENTE DOS GRUPOS ESTRANGEIROS

Mr. Firmin Van Brée

DIRECÇÃO GERAL NA LUNDA

Director Geral

Eng.º Rolando Sucena Baptista de Sousa

REPRESENTAÇÃO EM LUANDA

Representante Interino

Dr. Sílvio Guimarães

Comércio de Automóveis, L.^{da}

End. Teleg.: **AUTOPARTS**

ANGOLA - ÁFRICA OCIDENTAL PORTUGUESA

LOBITO
(Filial)

C. P. 214

LUANDA
(Sede)

C. P. 551

TEL. 2969

NOVA LISBOA
(Filial)

C. P. 100

AGENTES DE:

LEYLAND MOTORS LIMITED

LONDON

camions e autocarros

SINGER MOTORS LIMITED

BIRMINGHAM

turismos

ULTRA ELECTRIC LIMITED

LONDON

aparelhos de rádio

HUDSON MOTOR CAR COMPANY

DETROIT

turismos e carrinhas

NATIONAL

baterias e carregadores

Manufatura Nacional de borracha

PORTO

TUNGSTONE PRODUCTS LIMITED

LONDON

baterias

Sobressalentes para: **CHEVROLET — DIAMOND T — DODGE — FORD — JEEP**

Acessórios para automóveis

Armas e munições

Junta de Exportação da Província de Moçambique

SEDE: LOURENÇO MARQUES — Caixa Postal 708

(Edifício dos Organismos de Coordenação Económica)

— PRAÇA 7 DE MARÇO —

Telegrama: EXPORTAÇÃO

//

Telefones: PRESIDENTE. 5626 — SERV. GERAL, 6091, 6092, 6093 e 6922

Delegações: **BEIRA — QUELIMANE — MOÇAMBIQUE**

Subdelegações: **INHAMBANE e PORTO AMÉLIA**

Postos de Fiscalização: **ANTÓNIO ENES, VILA PERY e MOCIMBOA DA PRAIA**

Armazéns e Câmaras de Expurgo: *Em Lourenço Marques, Guijá, Leonde, Inhambane, Maxixe, Quelimane, António Enes, Porto Amélia e Mocimboa da Praia*

Para esclarecimentos de pormenor devem os interessados dirigir-se à sede desta Junta ou às suas dependências.

FEIRAS INTERNACIONAIS

As principais feiras e exposições internacionais anunciadas para funcionar de Maio a Novembro, são as seguintes:

MAIO

Feira de Valença, Espanha, de 1 a 20.
Feira de Tóquio, Japão, de 5 a 18.
Feira de Artes e Ofícios, em Munique, Alemanha, de 6 a 15.

Feira de Bolonha, França e «Salon» das Aplicações da Electricidade, de 8 a 22.

Feira do Lago Constança, em Friedrichshafen, Alemanha, de 15 a 22.

Feira de Gothemburgo, Suécia de 14 a 22.

Feira de Grenoble, França, de 14 a 25.

Feira de Paris, de 14 a 30.

Feira de Nova York, de 15 a 19.

Feira de Limoges, França, de 15 a 31.

Feira de Palermo, Itália, de 25 de Maio a 10 de Junho.

Feira de Cáceres, Espanha, 30 a 31.

Feira de Pádua, Itália, de 29 de Maio a 15 de Junho.

Feira de Toronto, Canadá, de 30 de Maio a 10 de Junho.

JUNHO

Feira de Barcelona, Espanha, de 1 a 20.

Feira de Bordeus, França, de 12 a 27.

Feira de Hålsinborg, Suécia, de 18 a 26.

Feira de Burgos, Espanha, 29 e 30.

Feira de Trieste, Itália, de 15 de Junho a 3 de Julho.

Feira de Tânger, de 27 de Junho a 11 de Julho.

JULHO

Feira de Posnânia, Polónia, de 3 a 24.

Feira de Pamplona, de 7 a 10.

Feira de Luxemburgo, de 9 a 24.

Feira de Ancona, Itália, de 16 a 31.

Feira de Stanleyville, Congo Belga, de 25 a 31.

Feira de Valencia, de 21 de Julho a 3 de Agosto.

Feira de Sandander, de 25 Julho a 3 de Agosto.

Feira de Dornbirn, Áustria, de 29 de Julho a 7 de Agosto.

AGOSTO

Feira de Vitória, de 3 a 5.

Feira da Sicília, em Messina, Itália, de 10 a 24.

Feira da Caríntia, com a *Feira Austríaca de Madeiras*, em Klagenfurt, Áustria, de 11 a 21.

Feira de S. Sebastian, de 15 a 16,

Feira de Esmirna, Turquia, de 20 de Agosto a 20 de Setembro.

Feira de Bilbao, de 20 a 30.

Feira de Estocolmo, Suécia, de 27 de Agosto a 11 de Setembro.

Feira Djakarta, Indonésia, Agosto-Setembro.

SETEMBRO

Feira de Zabreg, Jugoslávia, de 2 a 15.

Feira de Damasco, Síria, de 2 de Setembro a 1 de Outubro.

Feira de Vicenza, Itália, de 3 a 8.

Feira de Estrasburgo, França, de 3 a 18.

Feira de Francfort (Outono), Alemanha, de 4 a 8.

Feira de Leipzig (Outono), Alemanha, 4 a 9.

Feira de Salónica, Grécia, de 4 a 25.

Feira de Utrecht (Outono), Holanda, de 6 a 15.

Feira de Plovdiv, Bulgária, de 6 a 20.

Feira de Colónia (Outono), Alemanha, de 9 a 11 e de 18 a 20.

Feira do Levante, em Bari, Itália, de 9 a 27.

Feira de Grand, Bélgica, de 10 a 25.

Feira de Viena (Outono), Áustria, de 11 a 18.

Feira de Salamanca, de 12 a 14.

Feira de Valladolid, de 19 a 22.

Feira de Bolzano, Itália, de 16 a 27.

Feira de Malta, de 17 a 25.

Feira de Marselha, França, de 17 de Setembro a 3 de Outubro.

Feira de Helsinquia, Finlândia, de 23 de Setembro a 9 de Outubro.

Feira de Innsbruck, Áustria, de 24 de Setembro a 2 de Outubro.

Feira de Metz, França, de 24 de Setembro a 10 de Outubro.

OUTUBRO

Feira de Colónia (Alimentação), Alemanha, de 1 a 9.

Feira de Graz (Outono), Áustria, de 1 a 9.

Feira de Nova Delhi, União Indiana, de 29 de Outubro a 15 de Dezembro.

Feira de Túnis, Tunísia, 2.ª quinzena de Outubro.

NOVEMBRO

Feira de Adis-Abeba, Etiópia, de 12 de Novembro a 4 de Dezembro.

Feira de Bogotá, Colômbia, de 25 de Novembro a 11 de Dezembro.

FIGURAS DO ULTRAMAR



ENGENHEIRO ARNALDO PEREIRA LEITE

O sr. engenheiro Arnaldo Pacheco Pereira Leite, natural de Caves, concelho de Cabeceiras de Basto, entrou em 1934 ao serviço dos Caminhos de Ferro de Moçambique, como engenheiro praticante. Contava então 26 anos de idade. Dois anos depois, isto é, em 15 de Agosto de 1936, por despacho desta data foi mandado assistir como delegado do Governo às provas da ponte sobre o rio Zambeze, depois, sucessivamente, é nomeado chefe da Brigada de Estudos de Tete, chefe da Brigada de Moçambique, colocado na Brigada do Caminho de Ferro do Limpopo, colocado na Divisão de Exploração de Lourenço Marques como engenheiro praticante, onde, por várias vezes, substituiu o chefe nas suas ausências, até que, em 12 de Outubro de 1942, foi nomeado chefe da Divisão de Moçambique, onde se evidenciou. Em Maio de 1945 é contratado como subdirector dos C. F. M. e Chefe da Divisão de Exploração de Lourenço Marques, onde realizou obra de vulto. Em Outubro de 1946, depois de ter dado provas de alta competência, ao substituir, na sua ausência, o Director dos C. F. M., tomou parte, como Delegado de Moçambique, na Conferência da lata, efectuada no Cairo. Outras missões importantes lhe foram confiadas, e em 1949 é nomeado Eng. Director do Quadro Comum dos Engenheiros dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes; faz parte da Delegação Portuguesa à Conferência dos Transportes, realizada em Johannesburgo.

Este é o homem ilustre que se encontra à frente dos destinos dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, a quem, neste número especial da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» consagrado ao Ultramar, prestamos a sincera homenagem do nosso maior respeito,



D. Francisco de Dromond Escórcio da Câmara, que honra o presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» com um interessante artigo, para o qual chamamos a atenção dos nossos leitores



Engenheiro Raúl F. Martins, que na Companhia do Caminho de Ferro do Amboim tem desenvolvido uma notável actividade

Recortes sem Comentários

Artilharia de Abrantes

«Abrantes é uma terra de grandes tradições artilheiras, o que nos leva a crer que não deixará de ter qualquer outra unidade de artilharia, depois duma permanência aqui de 2 séculos, desta arma.

Encontramos em 1762 colocados em Abrantes 3 regimentos ingleses, um parque de artilharia e o depósito central de munições de guerra e viveres. Em 1798 a Legião do Marquês de Alorna com artilharia, cavalaria e infantaria, 5.000 homens, 500 cavalos e 50 muares, vindo a fazer-se para ela o quartel de Alorna, que ainda hoje faz parte do quartel de artilharia. Depois da saída da Legião foi o quartel ocupado por uma força de artilharia e 2 regimentos de infantaria. Em 1809 vemos o Castelo ocupado por um forte destacamento de artilharia que guarnecia as baterias, fortes baluartes que tinham 119 peças de grosso calibre, 12 obuses e 9 morteiros. Em 1854 quando da evacuação das tropas miguelistas, num efectivo de 5.000 homens de 9 unidades, contavam-se contingentes de artilharia. Em 1842 um destacamento de artilharia no Castelo e o Regimento de Infantaria 25 e Sapadores. De 1876 a 1888 a Brigada de Artilharia de Montanha, criada para Abrantes. Em 1886 a terceira bateria do regimento de artilharia 2 e um destacamento de artilharia 3, de Santarém, composto por duas baterias. De 1899 a 1901 a 5.ª e 6.ª baterias de artilharia 2. De 1901 a 1911 o Grupo de Artilharia Montada, aqui organizado e composto pelas 5.ª e 6.ª baterias do 2, que aqui estavam e a 8.ª do 3, de Santarém, comandada pelo Capitão Bernardo de Faria.

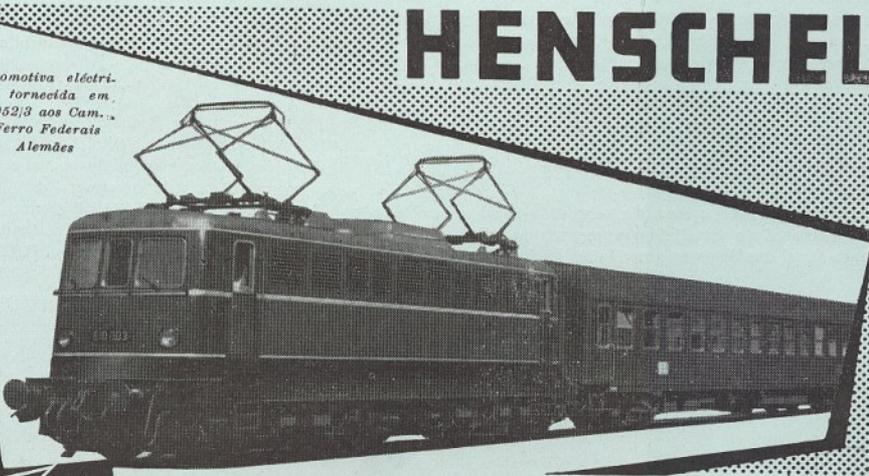
De 1911 a 1926 o regimento de artilharia 8, aqui criado, com 5 baterias.

Em 1926 o regimento 8 transformou-se em grupo de artilharia 24, com 4 baterias. De 1927 a 1956 a unidade passou a chamar-se Grupo Misto Independente de Artilharia 24, com 4 baterias, sendo uma de obuses. Depois transformou-se em Grupo de Artilharia a Cavalos 2, e desta unidade nasceu o Grupo de Artilharia Contra Aeronaves 2, a que, pela organização, era estabelecido quartel noutra terra, mas que aqui ficou e se encontra ainda. A História da Artilharia de Abrantes constitui páginas brilhantes da história de artilharia portuguesa. As 3 paradas do seu bom quartel ostentam os nomes de 3 grandes artilheiros que aqui fizeram a maior parte da sua carreira: General Bernardo de Faria, General Abel Hipólito e Major Leopoldo Silva. O túnel das lápides, na entrada do Castelo, diz no mármore, nas insígnias da Torre Espada e Cruz de Guerra a acção sempre brilhante da Artilharia de Abrantes. O monumento do General Bernardo de Faria, que a arma de artilharia resolveu vir levantar no Castelo de Abrantes, é a consagração a um dos maiores artilheiros portugueses, na terra onde tantos anos serviu nas unidades a que mais se dedicou. A plíade ilustre de brilhantes oficiais, dos mais distintos da arma, que serviram na Artilharia de Abrantes, foram ou são testemunhas vivas do excepcional ambiente que o Castelo da velha cidade oferece aos artilheiros.

«Meca dos Artilheiros» lhe chamou o sr. Brigadeiro Brândão Antunes».

«Plataforma ideal para a artilharia» lhe chamou o falecido

HENSCHEL



Locomotiva eléctrica
entregada em
1952/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemanha



Programa de fabricação de locomotivas:

- Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
- Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
- Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
- Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

General Costa Ferreira, ambos distintos oficiais que aqui serviram. As Altas Entidades que têm a seu cargo a defesa do País, Sua Ex.^a o Sr. Ministro da Defesa não irão, certamente, quebrar uma tradição duas vezes secular deixando Abrantes sem artilharia, o Castelo e o Quartel de Alorna sem artilheiros e o monumento do grande artilheiro General Bernardo de Faria sem a sua escolta de honra, permanentemente despertada todas as manhãs pelos clarins, ao toque de alvorada, lançado aos quatro pontos cardeais, do alto do Castelo de Abrantes, da Meca dos Artilheiros.

Escreve estas linhas um dos que restam do Grupo de Artilharia Montada, soldado estudante, voluntário de 1904, incorporado na 5.^a bateria, do então Capitão Bernardo de Faria. Fazendo serviço nas férias grandes, conservamos gratas recordações das teorias sobre as peças Canet, então distribuídas recentemente, dadas pelo Capitão Bernardo de Faria. Passaram os anos, enveredei para o funcionalismo judicial e continuei o contacto com Bernardo de Faria, como amigo sempre dedicado, a colaborar com ele em assuntos de instrução. Mais anos se passaram e voltei a ter funções obrigatórias no Castelo de Abrantes, desde 1922 como director do Museu Regional, vivendo dia a dia, até agora e como bom vizinho, a vida da Artilharia de Abrantes, correcta, activa e de boa harmonia com a população civil e com a outra unidade, presentemente bem afirmada, e sendo um bom exemplo de como uma guarnição militar pode viver em tão boa compreensão e amizade com a população civil.

Por tudo isto estamos convencidos que a Artilharia de Abrantes continuará a caminho dos três séculos.—Diogo Oleiro».

(Do «*Jornal de Abrantes*»)

As Sociedades Protectoras de Animais

Das Sociedades Protectoras de Animais que, em quase todo o mundo civilizado, mantêm viva a defesa e protecção dos seres inferiores, a de Espanha é certamente a de missão mais ingrata, pois tem de sustentar aceso combate ao espectáculo nacional das corridas de touros.

«Samedi-Soir» refere que a secção de San Sebastian da prestimosa Sociedade se reuniu há dias e concluiu que, para realizar os seus principais objectivos, especialmente o combate às touradas, precisava de dinheiro. Estudados os vários processos de o obter, dada a urgência do problema, a assembleia resolveu promover duas corridas de touros.

(Do *Diário de Notícias*)

Anuário Estatístico de 1953

Acaba de aparecer o Anuário relativo a 1953, no qual o Instituto Nacional de Estatística apresenta os números do movimento anual das diversas actividades nacionais.

Demografia

Durante este ano realizaram-se 67.504 casamentos e foram dissolvidos 1.068 — mais respectivamente 245 e 168 do que no ano transacto. Os nascimentos totalizaram 202.135 e os óbitos 97.460 (menos 9.078 e 3.026 do que no ano anterior).

A população do continente e Ilhas cresceu dos saldos líquidos de 1951/55, computa-se em fins de 1955, em 8.642.422.

Saúde Pública e Assistência Social

O pessoal em actividade conta-se da seguinte forma: 6.216 médicos, 3.057 enfermeiros, 651 auxiliares de enfermagem e 787 parteiras. Em 1955, os estabelecimentos de saúde com internamento eram 642, os postos de socorros e de assistência clínica 1.658, e os estabelecimentos de higiene e profilaxia 1.195, com o seguinte pessoal em serviço: 5.121 médicos, 3.557 enfermeiros, 59 parteiras, 2.182 auxiliares de enfermagem, 5.847 serventes e 5.392 empregados administrativos, mostrando estes últimos um aumento de 717 em relação ao ano anterior.

Os admitidos nos 642 estabelecimentos de saúde com internamento foram de 317.395, dos quais 207.959 gratuitos.

Nos 1.658 postos de socorros e de assistência clínica houve 4.544.689 consultas. Só nos bancos hospitalares e postos médicos civis e militares efectuaram-se também 3.560.445 tratamentos.

Entre o movimento respeitante aos estabelecimentos de higiene e profilaxia destacam-se os dos serviços materno-infantis e dos dispensários anti-tuberculosos. Nos primeiros foram atendidas 29.465 mulheres e 93.893 crianças aos quais foram dados respectivamente 40.184 e 268.870 tratamentos e 83.025 e 470.736 consultas, nos segundos foram assistidos 96.185, com 253.063 consultas.

Em 1955, os estabelecimentos de assistência em funcionamento eram de 887, contando-se entre estes 388 internatos, 158 semi-internatos e 63 colónias de férias.

As instituições humanitárias eram de 305 com 10.366 bombeiros, que prestaram 6.129 serviços em incêndios e 2.253 em sinistros.

As receitas das 355 Misericórdias foram de 278.619 contos, e as despesas de 205.485 contos, incluindo nesta verba 108.217 contos com a assistência própria dita.

Previdência

As 28 Casas dos Pescadores com 61.005 sócios, tiveram 23.868 contos de receitas e 21.552 de despesas.

Existiam 86 sociedades de seguros, das quais 46 nacionais. No ramo de vida o número de apólices era de 96.453 com o capital seguro de 3.366.057 contos.

Nos seguros reais, o número de apólices, atingiu 981.607 e os capitais em vigor no exercício 158.022.592 contos.



Uma das locomotivas HENSCHEL, tipo «Beyer-Garratt» fornecidas em 1954 para o Caminho de Ferro de Moçâmedes

Corporativa

Em 1955 existiam 512 sindicatos nacionais com 546.050 sócios, receita de 58.247 contos e despesa de 51.782 contos.

As Casas do Povo eram de 580 com 592.658 sócios, receita de 42.629 contos e despesa de 29.746 contos, da qual se despenderam em previdência e assistência 16.555 contos.

Educação

No ano lectivo de 1952-53 funcionaram 15.522 estabelecimentos de ensino oficial e 1.029 de ensino particular e eclesiástico autorizados. O movimento geral de alunos foi de 1.055.871, sendo 804.052 no ensino oficial com o pessoal docente em exercício de 21.927.

Obtiveram aprovação nos exames finais: 145.995 na 3.ª classe e 75.085 na 4.ª classe. Concluíram o 2.º ciclo liceal 5.331 alunos, e o 7.º ano 2.516. Nas escolas Técnicas elementares concluíram o curso 5.266 alunos, incluindo 2.680 do ciclo preparatório.

Concluíram o curso superior 1.406 alunos, como segue: 126 em Ciências, 149 — Direito, 87 — Letras, 240 — Medicina, 162 — Farmácia, 57 — Veterinária, 78 — Agronomia, 53 — Ciências Económicas e Financeiras, 289 — Engenharia, 152 — Escola do Exército, 25 — Escola Naval e 50 no Instituto Superior de Estudos Ultramarinos.

Pelo Instituto de Alta Cultura foram concedidas 149 bolsas de estudo, sendo 71 no estrangeiro.

Os aparelhos receptores da T. S. F. eram de 397.850.

O número de volumes existentes nas Bibliotecas era de 3.962.422 e o dos leitores foi de 889.145.

Os museus tiveram 557.582 visitantes.

O número de periódicos era de 454, sendo 28 diários.

As casas de espectáculos eram de 494, sendo 445 de cinema. Em 75.587 sessões frequentaram 24.545.000 espectadores sendo 90 % em cinema.

O número de exibições foi de 90.615, sendo 4.852 portuguesas em fitas de grande metragem.

Apresentaram à censura 1.020 fitas, sendo 75 portuguesas. O total da metragem das fitas portuguesas produzidas em 1955 foi de 37.467 metros.

Justiça

O número de processos iniciados em 1955 foi de 424.347, sendo nos tribunais comuns em penal 96.267 e cível correcção 59.245. As falências e insolvências atingiram 109.

Nos mesmos tribunais, o valor dos processos findos foi de 1.535.949 contos, com 122.649 contos de pagamentos efectuados em contos, sendo para o Estado 21.450 contos.

Nos 216 estabelecimentos prisionais entraram 28.722 presos, e 1.516 nos 12 estabelecimentos de observação, correcção e vigilância de menores.

Produção e consumo

As estimativas de produção em 1955 de cereais, legumes e tubérculos foram de: 4.327.147 quintais de trigo; 5.255.940 hectol. de milho; 1.461.468 quintais de centeio; 902.919 quintais de arroz; 2.465.197 hectolitros de aveia; 1.555.960 hectolitros de cevada; 577.224 hectolitros de fava; 579.869 hectolitros de feijão; 185.246 hectolitros de grão de bico; 9.896.829 quintais de batata, para uma área total semeada de 2.414.666 hectares.

Também se estimou a produção de vinho em 9.535.000 hectolitros e 686.051 hectolitros de azeite.

Na execução do plano de povoamento florestal foram arborizados, neste ano, 8.610 hectares.

O total do peso limpo do gado abatido no Continente foi de 82.744 toneladas, mais 4.595 toneladas do que no ano anterior.

Foram manifestados 4.947.775 quilos de lã. A pesca desembarcada atingiu o total de 1.078.101 contos.

Edifícios e prédios

Em 1955, foram construídos 14.252 edifícios, com 21.370 pavimentos. Foram

LISBOA

TAP

Luanda — Quintas e Domingos, às 17,30 h.
 Ida e Volta
 Preços ... Esc. 10.100\$00 Esc. 18.180\$00

Lourenço Marques — Quintas, às 17,30 h.
 Ida e Volta
 Preços ... Esc. 11.590\$00 Esc. 20.862\$00

No serviço de Quinta-feira têm prioridade os passageiros com destino a Lourenço Marques

LUANDA

LOURENÇO MARQUES

Consulte o seu Agente de Viagens ou a TAP, na Rua Braamcamp, 2
 Telefone 59101 (10 linhas)

para habitação 10.784, comércio e indústria 1.052 e mistos ou não especificados 2.416. Nas cidades de Lisboa e Porto o número de edifícios construídos foram respectivamente de 909 e 456.

Venderam-se 115.552 prédios no valor total de 2.560.896 contos, sendo só em Lisboa 1.476 com o valor de 835.452 contos.

Os prédios hipotecados foram de 19.502 pelo valor de 1.022.475 contos, com cancelamento de hipoteca em 18.862 prédios no valor de 816.999 contos.

Comércio

O Comércio externo especial em 1955 foi de 2.919.551 toneladas na importação e 1.864.974 na exportação, com o valor respectivo de 9.513.402 e 6.282-826 contos. Com o Ultramar foi de 275.058 e 275.761 toneladas com o valor de 1.495.656 e 1.686.167 contos.

A exportação vinícola atingiu o total de 1.067.225 hectolitros, sendo 215.735 Porto.

A exportação de conserva somou 40.481 toneladas, sendo 32.085 de sardinhas e azeite ou molhos.

Comunicações

Foram concedidas licenças para o trânsito de 317.152 bicicletas e 149.124 veículos de tracção animal. Os veículos automóveis registados em 1955 foram 9.955 motociclos e 115.461 automóveis, e foram concedidas 22.601 cartas de condução. Em 12.649 vítimas de viação, 566 foram mortas, 175 em Lisboa e 21 no Porto.

Houve 7.651 choques, 5.292 atropelamentos e 2.955 outros

acidentes, sendo considerados culpados pelos acidentes 5.241 condutores.

Nos Caminhos de Ferro houve 218 acidentes, com 329 vítimas, sendo 125 mortos.

Os passageiros transportados foram os seguintes: 45.207.421 em carreiras regulares de camionagem, 62.086.255 em autocarros urbanos, 375.010.458 em carros eléctricos, e 1.573.509 em caminho de ferro.

O número de navios registados era de 322 com 518.616 toneladas t. A. B., sendo 97 de longo curso com 412.862 toneladas.

Entraram 12.119 embarcações com 27.79.966 toneladas (t. A. B.) sendo portuguesas 7.544 com 9.402.155 toneladas.

Embarcaram 149.784 passageiros e desembarcaram 107.063 seguindo em trânsito 390.791.

Entraram 1984 aeronaves portuguesas tendo embarcado 18.004 passageiros e desembarcado 18.266, e 4.884 aeronaves estrangeiras com 37.675 e 36.066 passageiros embarcados e desembarcados.

Movimento Financeiro

Os depósitos nos bancos, casas bancárias e caixas económicas, prefazem 54.145.000 contos.

Os rendimentos cobrados nas alfândegas totalizaram 1.928.131 contos; contribuição predial 375.290; industrial 615.669; Imposto profissional 84.546; sobre a aplicação de capitais 164.098; complementar 281.732; do selo 457.022; sucursário 358.793; sisa 155.765; espectáculos 90.226; camionagem e compensação 114.947; trânsito 7.292; minas e águas 15.106 e cerveja 7.977 contos.

A dívida pública estava em 13.575.149 contos com o encargo pago de 587.693 contos.

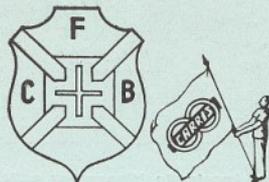
Lisboa desportiva

CLUBE DE FUTEBOL "OS BELENENSES"

5

O Clube de Futebol «Os Belenenses» deixou há muito de ser um clube de bairro, para se tornar uma das maiores associações desportivas de Portugal. Fundado em 23 de Setembro de 1919, o Belenenses orgulha-se de ter saído vencedor, em futebol, na categoria principal, dos Campeonatos de Lisboa de 1921/22, 1925/26, 1928/29, 1929/30, 1931/32, 1943/44; dos Campeonatos de Portugal de 1926/27, 1928/29, 1932/33; do Campeonato Nacional de 1945/46; da Taça de Portugal de 1941/42; e da Taça de Lisboa de 1953/54 — isto para só falarmos no Desporto Rei, por se tornar impossível discriminar todas as vitórias deste clube, em Andebol (cinco campeonatos de Lisboa e um de Portugal), Voleibol, Basquetebol, Óquei em Campo, Ténis de Mesa, Ciclismo, Atletismo, etc.: inúmeros triunfos que lhe deram a glória de possuir mais de 760 taças e troféus conquistados com o maior brilhantismo desportivo.

O Belenenses anda presentemente empenhado na construção de um novo estádio que possa servir as necessidades e aspirações do clube cada vez mais instantes e prementes. A vontade inquebrantável da massa associativa, a boa orientação dos dirigentes e o valor de numerosos atletas que orgulhosamente ostentam nas camisolas a gloriosa Cruz de Cristo, hão-de superar todas as dificuldades que possivelmente surjam; e o Clube de Futebol «Os Belenenses» orgulhar-se-á, dentro em breve, de ter contribuído com mais um elemento da máxima importância para a valorização do Desporto português.



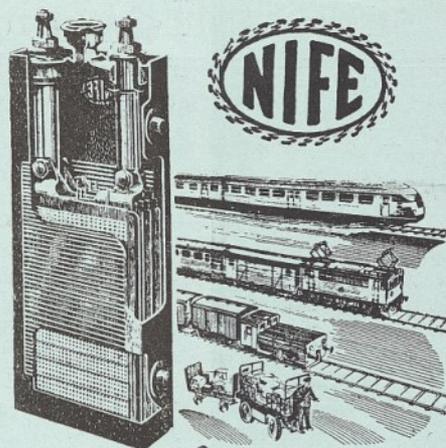
O problema do movimento de «lacet» dos veículos ferroviários

Está aberto, na Holanda, um concurso para a sua solução

O «Office» de Investigações e Ensaios da União Internacional de Caminhos de Ferro tomou a iniciativa de levar a efeito um concurso destinado a premiar os investigadores que apresentem estudos que possam contribuir eficazmente para a solução do problema conhecido por movimento de «lacet» dos veículos ferroviários. Trata-se, como se sabe, de um movimento parasitário, de oscilações transversais, que se sobrepõe ao movimento principal.

Com a sua iniciativa, pretende o «Office» de Investigações e Ensaios da U. I. C. despertar nos meios científicos interesse pelas investigações relativas àquele problema, investigações de natureza teórica, mas susceptíveis de realização e aplicação mercê do emprego dos modernos meios de cálculo. O montante dos prémios a atribuir no concurso poderá atingir 25.000 florins holandeses.

O citado «Office» prestará quaisquer informações complementares (biografia, etc.) e fornecerá as condições do concurso a quem lhas solicitar até 30 de Junho próximo. Os pedidos nesse sentido deverão ser dirigidos ao Presidente do «Office de Recherches et d'Essais de l'Union Internationale des Chemins de Fer», Moreelsepark, Utrecht (Pays-Bas).



Baterias Alcalinas—Ferro—Níquel—Cádmio

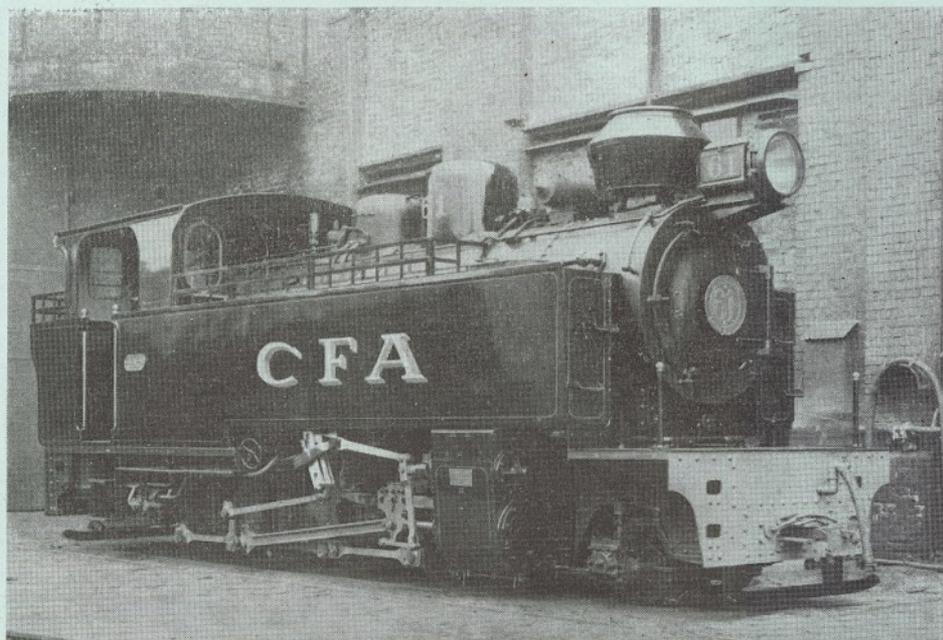
INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS. TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 42188 — LISBOA



Tipo das locomotivas-tender «HENSCHEL» ultimamente fornecidas ao Caminho de Ferro do Amboim (Angola)

O Livro «Espanha»

De CARLOS D'ORNELLAS

O livro do nosso Director Carlos d'Ornellas, *Espanha*, o segundo da série *Viajando pela Europa*, tem recebido do público e da crítica portuguesa o mais lisonjeiro êxito. Mas, antes de arquivarmos nestas colunas o que, na Imprensa do nosso País, já se escreveu, vamos reproduzir, pelo seu indiscutível interesse, uma carta do Dr. Ernesto Sanchez, distinto médico de Ciudad Rodrigo; a notícia que, no semanário madrileno, *Digame*, veio a lume na sua edição de 15 de Março e uma carta de D. Gabriel Urigüen, grande amigo de Portugal e dos portugueses.

Segue a carta do Dr. Ernesto Sanchez:

Ciudad Rodrigo, 15 de Março de 1955

Meu querido amigo: Recebi o teu livro «Espanha» recentemente publicado, que li de um fôlego. Tão bela e acertadamente dá notícia das povoações e lugares por onde vais passando e salpica o conteúdo com dados e referências tão interessantes, que a leitura se torna extraordinariamente amena não cansa, mas, pelo contrário, deleita-nos, sabe-nos a pouco e gostaríamos que continuasse. É o livro de um grande amigo de Espanha. É verdade que não era preciso tê-lo escrito, para poderes ostentar o título de amigo do meu país; tu o ganhaste em boa lida, nos dias tristes e gloriosos do nosso Movimento de Libertação Nacional e da luta contra o comunismo — disse eu sou fiel testemunha.

Agradeço muito sinceramente as referências que fazes ao meu trabalho e o carinho com que falas do Hospital que dirigi e que, se nos primeiros meses da contenda se pôde manter, ficou-se a dever isso à valiosa e desinteressada ajuda prestada por Portugal através da tua pessoa. Quero, neste momento, render também e de novo a minha homenagem de gratidão à figura gigantesca do Conselheiro Ex.^{mo} Sr. Fernando de Sousa e ao seu diário «A Voz» e a toda a pléiade de amigos portugueses, que tão valiosa contribuição deram à nossa causa, não me esquecendo do grande amigo Diamantino Tojal.

Ignoro se a Fernando de Sousa se demonstrou agradecimentos de maneira adequada. Aqui, celebraram-se sufrágios por sua morte e no fundo da consciência de todos os espanhóis que conheceram a sua actuação ele tem um altar e todos nós pedimos a Deus por ele.

Excelentemente editado, o teu livro pela sua apresentação, fotografias e composição honra as oficinas gráficas da *Gazeta*

dos Caminhos de Ferro, que tão acertadamente dirige. Os meus mais carinhosos parabéns.

Traz-me este livro à minha memória a recordação de muitos e bons portugueses a quem devo eterna gratidão. Para todos eles um abraço, especialmente para ti, do teu velho e agradecido amigo.

Ernesto Sanchez

Passamos a transcrever a apreciação do semanário *Digame*:

Na colecção portuguesa «Viajando pela Europa» apareceu um novo volume, «Espanha», de Carlos d'Ornellas, escritor ilustre que, anteriormente, na mesma colecção, deu a público um livro acerca de Itália.

Consta de três partes este volume dedicado a Espanha. Numa delas faz-se uma revisão do que foi a nossa guerra de Libertação e o que sucedeu nos dias anteriores, estando já Madrid sob o domínio marxista, nos quais se praticou o bárbaro assassinio de Calvo Sotelo. O escritor refere curiosísimos pormenores da vida, tremenda e alucinante, na zona vermelha, e apresenta o panorama desolador daquele Madrid famélico e oprimido pelo terror. A outra parte é a visão de Madrid refeito, com notícias dos seus principais monumentos e dos mais famosos quadros do Prado.

Em seguida, Carlos d'Ornellas percorre diversas cidades espanholas. De Toledo, Valência, Barcelona, Sevilha, Valladolid e de muitas outras, conta-nos ele, em claro e límpido estilo, as suas impressões.

O livro, que leva um prólogo de Plínio Banhos, contém uma infinidade de fotografias de localidades e monumentos de Espanha.

O ilustre engenheiro-chefe do Departamento de Exploração da RENFE, D. Gabriel Urigüen, enviou a seguinte carta ao autor de *Espanha*.

Madrid, 22 de Março de 1955

Meu querido amigo:

Recebi o livro que publicaste sobre Espanha, pelo que te felicito. Muito bem feito, é bastante interessante, porque recorda episódios históricos da nossa passada Guerra Civil.

Nunca me esqueci de quando, no mês de Agosto de 1936, nos encontrámos, por acaso, em Valladolid, eu a tratar de reorganizar os serviços ferroviários da então Companhia do Norte, e tu ocupado em auxiliáreis as tropas do Movimento. Enfim, recordações inolvidáveis.

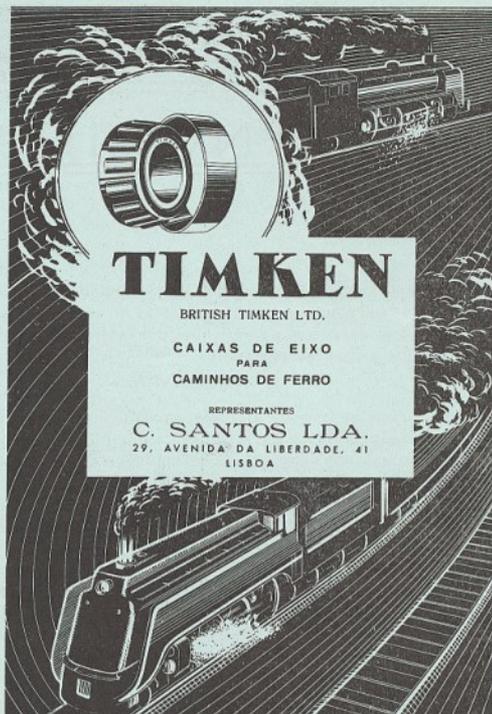
Tenho imenso desejo de vê-te, e estive para ir passar uns dias a Lisboa, mas como a Conferência franco-hispanho-portuguesa deste ano deve realizar-se aí nos dias 12, 13 e 14 do próximo mês de Maio, teremos então o prazer de conversar.

Um forte abraço do teu sempre bom amigo

G. Urigüen



Uma das locomotivas HENSCHEL tipo «Mikado» actualmente a caminho de Lourenço Marques, para o Caminho de Ferro de Moçambique



COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÀFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

SOCIEDADE GERAL — DE — Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa / S. Tomé e Príncipe / Congo Belga e Angola
Metrópole / Cabo Verde e Guiné
Metrópole / S. Tomé e Príncipe e Angola
Anvers / Portugal



Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões



Escritórios: Rua do Comércio, 39 — Lisboa — Telef. 26314 / 26315
Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27363

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Embora a leitura de um romance nos faculte ótimo elemento de distração, há muita gente que, por falta de disposição ou tempo não os lê. Este, porém, lê-se num abrir e fechar de olhos: é um anúncio que foi publicado no maior diário norueguês, o «Handelsidningen», autêntico romance em duas linhas:

Lindíssimo vestido de noite, usado uma só vez num baile, troca-se por um carro de criança.

Nas experiências de velocidade realizadas entre Moneux e Lamote, na linha Bordeus Hendala, a nova locomotiva BB 904 atingiu a velocidade de três quilómetros horários, batendo assim o antigo record de velocidade em linha.

(Do Northern Echo — Birmingham)

Um cientista de um centro de pesquisas de Washington estabeleceu um método que permite a utilização do trigo como material de construção, resistente, impermeável, isolador e leve, indicado para a construção de tectos.

(De Le Globe — Genève)

Um veterinário, em Colmemar el Viejo, (Espanha) quando recentemente operou um porco que sofria do estômago, encontrou dentro deste nada menos que um estojo de barbear completo, com a respectiva navalha.

(De Los Sitios — Gerona)

Pela primeira vez na história, a produção mundial de petróleo atingiu mais de 700 milhões de toneladas. O maior produtor latino americano é a Venezuela com 98 milhões.

(Da revista Sucre — Cumaná)

O património privado deixado pelo rei Victor Manuel III (sete biliões de liras) foi objecto de nova partilha. Três quintos desses bens devem caber às três filhas vivas do soberano (a ex-rainha Joana, da Bulgária, e as princesas Voygolo e Maria Bourbon de Parma); uma quarta parte caberá aos filhos da princesa Mafalda, e a última parte a Umberto II.

(Da revista Documenti — Roma)

Francisco Bordás, de Barcelona, inventou um sistema de fotografia a cores sobre tecidos sem necessidade de recorrer à câmara escura.

(Do «Sucedio» — Madrid)

JALBER, LIMITADA

Sede em Lisboa: RUA GOMES FREIRE, 96

Filial em Luanda: R. SALVADOR CORREIA, 13

Caixa Postal 710

Produtos Farmacêuticos:

Laboratório Únitas, Lda. — Laboratório Saúde, Lda.

Produtos de Beleza:

Tokalon — Godet — Brylcreem — Floïd, etc.

PRODUTOS PARA CABELEIREIROS

L'OREAL

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

RODRIGUES (IRMÃOS) & C.^A

Rua dos Bacalhoiros, 18-18-C — LISBOA

Enderço T.legráfico: ROIRMÃOS

Exportadores das afamadas marcas de azeite:

«PORTAS DE RÓDAM» e «BEIRA BAIXA»

Importadores de produtos coloniais: Cafés, Ráfia, Feijões, Amendoim, etc.





MÁQUINAS DE PRECISÃO, L.^{DA}

(ENG. J. D'ARRIAGA DE TAVARES)

SEDE EM LISBOA: RUA DA BOAVISTA, 45-49

FILIAIS: PORTO — Rua Sá da Bandeira, 629

LUANDA (Angola) Rua Pereira Forjaz, 57

Agências: em todas as Províncias Ultramarinas

MÁQUINAS PARA TODAS AS INDÚSTRIAS
AÇOS ESPECIAIS, FERROS E METAIS

Secção Técnica — Gabinete de Estudos

O maior stock de máquinas no País

SRS. CAPITALISTAS!
SRS. PROPRIETÁRIOS!

PARA COMPRA DO SEU PRÉDIO
DE RENDIMENTO OU MORADIA
NA METRÓPOLE

Consulte

A Luzáfrica

(HONESTIDADE E SIGILO)



Calçada do Carmo, 6-2.º-Esq. LISBOA
(Ângulo do Rossio)

Telef. 24524 Telegr. LUZÁFRICA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO



CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
== * BETÃO PREENFORÇADO ==



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA



Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22

Telef. 26251

GEORG HERZFELD

LISBOA Apartado 836
ARMAZENISTA-IMPORTADOR

Material de Pesca e Caça Submarina Desportiva —
Bijouteria Fina e Eloxal — Chatelaines com Berloques —
Artigos de Ouro e Prata — Boquilhas, Lapiseiras, Canetas —
Relógios regionais Floresta Negra, com e sem Cuco —
Hygrómetros — Relógios de Pulso com e sem Despertador —
Cronómetros — Relógios de Mesa e Parede — Despertadores —
Artigos para Fumadores — Caixas para Cigarros com e sem Música —
Cinzeiros de Agata — Artigos para Toucador — Caixas para Pó de Arroz, com e sem Música —
Estojos de Toilete — Frascos Plásticos «Polytainer» de 2 a 40 Onças —
Artigos de Celulóide para Bebés — Bonecos e Bolas de Borracha —
Caixas para algodão, para escovas de dentes e para sabão —
Fatos para Banho — Artigos de Novidade — Artigos de Luxo de Pele —
Carteiras — Portamoedas — Cigarreiras — Espelhos — Estojos para Jóias —
Manicure — Pedicure — Costura — Cartas e Porta Retratos —
Artigos de «Souvenir» variados com e sem Música, com vistas de Portugal e Tourada —
Fio Dourado e Prateado — Tudo para Sirgueiros

Telefones: { 33905
27540

Telegr.: GEHER

LISBOA

RUA DA EMENDA, 101, 1.º

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Serviços técnicos especializados

Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

*Não só a
IMPRESA DA METRÓPOLE
mas também a de
ANGOLA E MOÇAMBIQUE*

*de há muito preferem
as afamadas tintas de*

CH. LORILLEUX & C^{IE}



Produtos e preparados agrícolas e agropecuários
da Metrópole e Ultramar
Representantes exclusivos de
VIÚVA BASTOS & FILHOS, LDA. - Lisboa-N. - Telf. 43.113

Carvalho & Garcia, L.^{da}

PRODUTOS COLONIAIS
IMPORT-EXPORT - COMÉRCIO GERAL

()

Rua da Conceição, 17-3.º

LISBOA

Telef. 32671

Teleg. CARGAR

Gonçalves, Fonseca & C.^a L.^{da}

Produtos das Colónias Portuguesas

Armazenistas de mercearias
Importadores e Exportadores

LEGUMES E CEREAIS

☺

QUINTA DA BELA VISTA, 6

(AO REGO)

LISBOA

Telef. 770817 / 774760 — Teleg. «Gonseca»



*A marca mais popular da camisa fabricada
com esmero pela mais conhecida
e experimentada fábrica*

O seu baixo preço não influi na sua alta qualidade

J. R. RODRIGUEZ, LDA.

Rua de S. Lázaro, 1 a 9 — Lisboa

TELEF. 20665

Machado & Irmão, L.^{da}

**Armazém de Malhas
e Retroseiro**

Exportadores para o Ultramar

Rua da Madalena, 166-1.º

Telef. 35 139 — LISBOA



REFRIGERAÇÃO ■ CONDICIONAMENTO DE AR
VENTILAÇÃO ■ AQUECIMENTO

Jardim 9 de Abril, 18 - 20

(às Janelas Verdes)

Telef. 661044 — LISBOA



GAIVOTAS, LDA.

FÁBRICA DE VIDROS E CRISTAIS

FUNDADA EM 1811

Especializada em todo o género de vidraria para iluminação, frascaria para perfumaria e laboratórios e artigos domésticos.

A alta qualidade do seu fabrico corresponde a preferência dada aos seus produtos por uma vasta CLIENTELA DA METRÓPOLE, ULTRAMAR E ESTRANGEIRO

Fábrica: RUA DAS GAIVOTAS, N.º 14 a 24

Esertório: RUA DAS GAIVOTAS, N.º 20-C1.º

Casa de venda ao público: RUA DAS GAIVOTAS, N.º 13 a 24

LISBOA — Telefones: 663177 / 78

SILVA PEREIRA (IRMÃOS), LDA.

EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO
ALFERRAREDE — Portugal

AZEITES — AZEITONAS DE CONSERVA — CEREALIS — LEGUMES
FRUTAS — TRIPAS — CAIRO — FOLHA DE FLANDRES

RUA RODRIGUES SAMPAIO, 19, 5.º D. — LISBOA

Telef. ABRANTES 91 — Teleg. SILVAR — ALFERRAREDE
Telef. 4 5253 — Teleg. SILVAR LIS — LISBOA

MADEIRA & MARQUES, LDA.

Importa: Mercadorias Gerais; Exporta: Produtos Coloniais

Representantes em Angola e S. Tomé:

AUTOMÓVEIS: Hillman — Sunbeam — Talbot — Humber
CAMIONS: Commer — Karrier — Vulcan — Tilling —
Stevens Perkins — CAV — Armstrong
B S A — Germ Oils — Falcon Brewery

LUANDA, CABINDA, SAZAIRE, LOBITO, NOVA LISBOA

Escritório em LISBOA — **Rua da Madalena, 91, 1.º**

Telef. 2 9787 / End. Tel. Deiraques

Não confunda as

LIMAS «COLARINHO»

**com quaisquer outras
nacionais ou estrangeiras!**

A colossal produção, diária, de TRINTA MIL LIMAS marca «COLARINHO» com fácil colocação em todas as partes do Globo, é a prova mais eloquente da superioridade de um produto que honra os técnicos e operários portugueses em todo o MUNDO

Todos os consumidores devem preferir, no seu próprio interesse, as limas «COLARINHO»

EDUARDO GIRÃO, L.^{DA}

IMPORT. E EXPORT.

Sede AMBRIZ - ANGOLA

ESCRITÓRIO EM LISBOA

Travessa do Carmo, 1-2.º Esq.º

Telef. 21540

**PRODUTORES DE CAFÉ
COMÉRCIO GERAL**

Rocha, Carvalho & C.º, Limitada

IMPORT. — EXPORT.
COMÉRCIO GERAL

Rua Alexandre Herculano, 390, 1.º

PORTO — Portugal

**ESPECIALIZADOS EM TECIDOS PARA AS NOSSAS
PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS E ESTRANGEIRO**

Telefones: P. P. C. — 27001 — ESTADO — 33

Telegramas: «TRANSMONTANO» — PORTO

Códigos:

RIBEIRO 2.ª Edição — A. B. C. 6.ª Edição

Enviem-se amostras de quaisquer artigos sob pedido

**Companhia dos Algodões
de Moçambique**

S. A. R. L.

Capital 100.000.000\$00

SEDE: NAMIALO - MOÇAMBIQUE

DELEGAÇÃO:

Av. António Augusto de Aguiar, 25, 3.º Dt.º

LISBOA

ORGANIZAÇÃO INTEIRAMENTE PORTUGUESA

A maior Empresa Algodoeira do Império

COMPANHIA DE CABINDA

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Fundada em 1905

Capital: Esc. 42.000.000\$00

Sede Social: **RUA IVENS, 56, 1.º — LISBOA**

Telefones 2 5068 / 2 7774 — Telegramas: CHILOANGO

Sede de exploração: CABINDA (África Ocidental Portuguesa)

Telegramas: CHILOANGO

**EXPLORAÇÃO AGRÍCOLA E FLORESTAL
NO ENCLAVE DE CABINDA**

Produção de:

CACAU CAFÉ, OLEAGINOSAS E MADEIRA

**FÁBRICA DE CHOCOLATES
A COLONIAL, L.^{DA}**

CACAU // CHOCOLATES [// BOMBONS
LISBOA

R. Soares dos Reis, 14-16 — Tel. 41926

PORTO

PIRES & PACHECO, LDA.

Largo de S. Domingos, 68 2.º

ANGOLA

OSÓRIO & DÓRIA, LDA.

Caixa Postal 8 — LUANDA

Joaquim da Silva Tavares

C. P. 150 — SA DA BANDEIRA

Everest

O EXPOENTE MAIS ALTO EM QUALIDADE

MÁQUINA COMERCIAL
COM CARRETOS INTERMUTÁVEIS DE VÁRIOS TAMANHOS



MODELO STANDARD 92



MODELO K 2

MÁQUINA PORTÁTIL
TIPO MÉDIO COM TABULADOR

REPRESENTANTES:
AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, L^{da}
AVENIDA FORTES PEREIRA DE MELO, N.º 37
TELEFONE 59181 - LISBOA

DEMONSTRAÇÕES SEM COMPROMISSO

Sociedade Industrial de Vila Franca

Fábricas de Moagem e de descasque de arroz em Vila Franca de Xira

Os seus produtos impõem-se pela qualidade. A apresentação dos seus tipos de arroz rivaliza bem com as dos tipos estrangeiros

Fábrica e Sede:
Largo Mário Infante
Telefone 20 — VILA FRANCA DE XIRA

Administração e Escritórios:
Rua dos Fanqueiros, 38
Telefs. 23830 - 27806 — LISBOA

Vitrofil

CALOR · FRIO · SOM

ISOLAMENTOS — Térmicos — Acústicos
ACONDICIONAMENTOS — Fónicos

FABRICO NACIONAL
Técnica Saint - Gobain

CONSULTAS TÉCNICAS E COMERCIAIS:
Nacional Fibras de Vidro, L.^{da}
Trav. Cotovêlo, 37 - 4.º - Esq. - Tel. 2.1188
L I S B O A

ZENITH



SOL EMITE

O homem que não sabia...



...QUE A PASTA COURAÇA É A MELHOR PARA OS DENTES.

SOFOMIL

SOCIEDADE FORNECEDORA DE MÁQUINAS INDUSTRIAIS, L.^{DA}

Sede: Rua Rodrigo da Fonseca, 77, r/c. — LISBOA

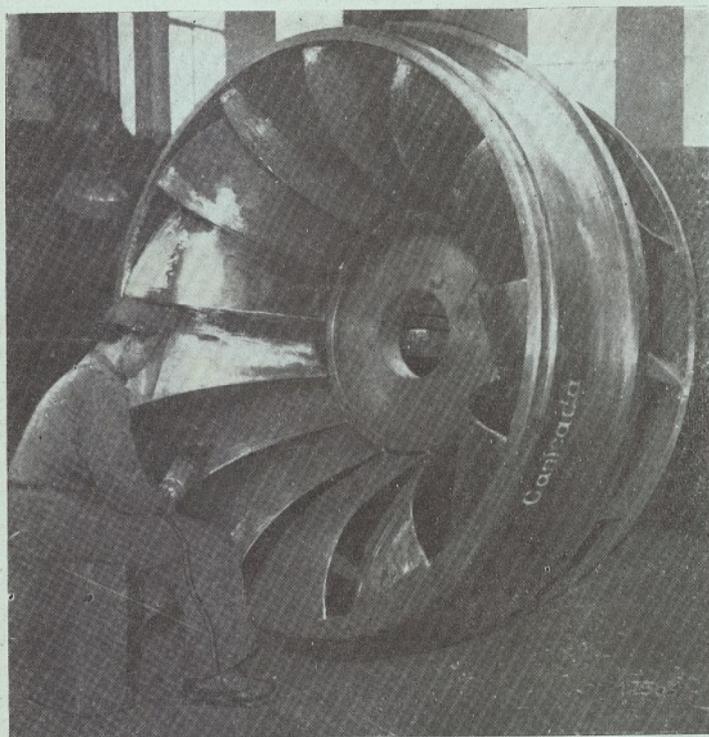
EQUIPAMENTOS PARA APROVEITAMENTOS HIDROELECTRICOS
 FORNECEDORA PARA PORTUGAL E ULTRAMAR DE

TURBINAS ■ COMPORTAS
TRANSMISSÕES HIDRÁULICAS
CENTRAIS DE BOMBAGEM
 ─── **E VENTILAÇÃO** ───



J.M.Voith

HEIDENHEIM (Alemanha)



.....

*Roda motriz de uma
 das turbinas da Cen-
 tral de Caniçada da
 HIDROELÉCTRICA
 DO CÁVADO
 (Portugal)*

.....

Adjudicatária das empreitadas:

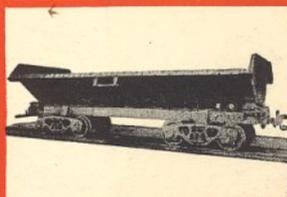
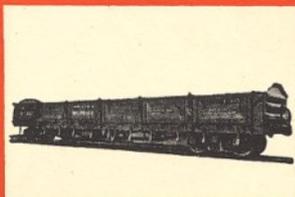
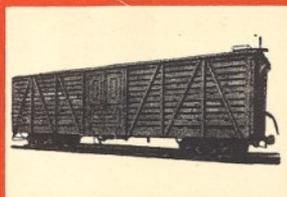
CENTRAL DAS MABUBAS II Fase (Angola) ■ COMPORTAS DA BARRAGEM
 DO MARANHÃO (Portugal) □ ESTAÇÃO DE BOMBAGEM DE SILVES (Portugal)

Outros fornecimentos de equipamentos mecânicos com turbinas VOITH:

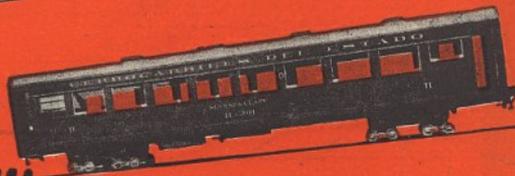
CANIÇADA (Hidroeléctrica do Cávado)—84000 CV CAMPILHAS (Alentejo)—650 CV
 WACHIMO (Companhia de Diamantes de Angola)—15600 CV ■ BOUÇA (Hidroeléctrica
 do Zézere)—68000 CV e muitas outras, com a potência total de cerca de 200.000 CV

GREGG

not only..



but also...



Manufacturers of all types o Railway Cars and Equipment
 NEW YORK REPRESENTATIVES: **THE GREGG COMPANY LTD.**,
 19, Rector Street, New York 6, N. Y. U. S. A.
 FACTORIES IN BELGIUM: **SOCIETE GREGG D'EUROPE, S. A. LOT BELGIUM**

REPRESENTATIVES: S. T. R. O. L., Rua Braam-
 camp, 88, 2.ª D. Lisboa Portugal. S. T. R. O. L.
 (ÁFRICA) LDA. P. O. BOX 1558. LUANDA, ANGOLA.
 ECSAL, Rue Alexandre Herculano, 24. LOURENÇO
 MARQUES—MOZAMBIQUE.. GREGG CAR COMPANY
 OF SOUTH ÁFRICA (PTY) LTD.—P. O. BOX 8753.
 JOHANNESBURG, UNION OF SOUTH ÁFRICA.

GREGG



GREGG CAR COMPANY LTD

TOSSE?

