

Compre

N.º 31 - 6. MM 2010

LISBOA, 15 DE JANEIRO DE 1925

ANO II

Director
Leite de Magalhães

Editor
Joaquim Araujo

Propriedade da Empresa
de Publicidade Colonial, L.ª

Composto e Impresso
Rua do Seculo, 150

GAZETA DAS COLONIAS

Assinaturas

Série de 12 numeros
Continente e ilhas. 20\$00

Africa Ocidental. 26\$00

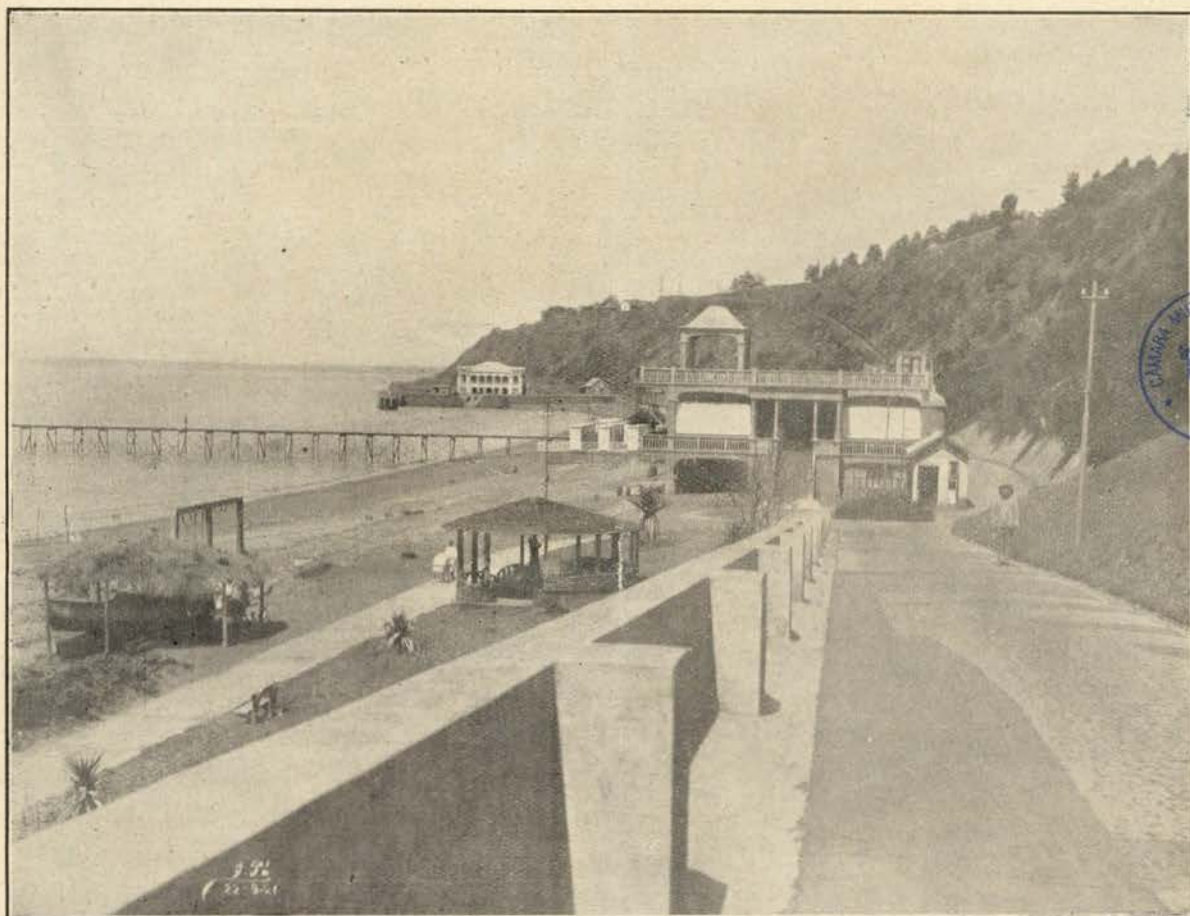
Africa Oriental.. 30\$00

Estrangeiro..... 50\$00

Publica-se nos dias 10 e 25
de cada mês

QUINZENÁRIO DE PROPAGANDA E DEFEZA DAS COLONIAS
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO, RUA DO GREMIO LUSITANO, 40, 1.º

MOÇAMBIQUE



PRAÇA DE TALANA

Companhia de Moçambique

Comunicações Ferro-Viarias — BEIRA

Porto dos territórios da Companhia de Moçambique e o principal da Rhodesia do Norte e do Sul-Katanga Belga. — Protectorado da Niassalandia e vale do Zambeze



Exportação de milho da Beira

Durante o ano de 1923 foram exportados pelo porto da Beira 1.250.000 sacas de milho. Desse numero 797.000 sacos provinham da Rhodesia e 387.000 do território da Companhia de Moçambique. Estes importantes embarques indicam que a Beira está mantendo a sua posição de segundo porto cerealifero da Africa meridional e oriental

J. 27A

GRANDES ARMAZENS DO CHIADO

EM LISBOA

A CASA DE MAIOR EXPANSÃO COMERCIAL DO PAÍS

Sempre a que maior sortido tem e mais barato vende

Todas as suas compras, na origem e ás primeiras fabricas!

Todas as suas compras a pronto pagamento!

Compras directas, sem intermediarios, pelas suas casas compradoras nas principais cidades e centros fabris do mundo!

Tudo vendido directamente ao publico para mais barato venderem sempre, juntamente com os produtos das suas importantes

FABRICAS DE LÃS, SEDAS, LANIFIGIOS, TECIDOS DE ALGODÃO, MALHAS E OUTRAS

cujos produtos não têm rival, vendendo-se, como por encanto, tal a novidade e perfeição do seu fabrico, tais os preços por que os vendemos!

Comprar nos GRANDES ARMAZENS DO CHIADO OU NAS SUAS 23 FILIAIS,

é realisar uma economia de 20 a 50 % pelo menos, na maioria dos artigos!

24 CASAS DE VENDA

No Continente e Ilhas

A maior empresa no país, no seu genero!

Em toda a parte, os mesmos preços!

Em toda a parte, a todos, as mesmas vantagens!

200 FABRICAS

Nacionais e Estrangeiras

Com contratos de fornecimentos exclusivos para os

Grandes Armazens do Chiado

e suas 23 filiais

AS NOSSAS FILIAIS NO CONTINENTE E ILHAS

LISBOA
Porto
Coimbra
Abrantes
Aveiro
Beja

Braga
Caldas da Rainha
Covilhã
Evora
Faro
Figueira da Foz

Guarda
Portalegre
Santarem
Setubal
Torres Novas
Viseu

Arganil
Barril d'Alva
Funchal — Madeira
Ponta Delgada — S. Miguel
Ribeira Grande — S. Miguel
Angra do Heroísmo — Terceira

CASA AFRICANA

RUA AUGUSTA, 161 — LISBOA

Sucursal no Porto: RUA 31 DE JANEIRO, 220

ESTAÇÃO DE INVERNO

Secção de confeções — Os ultimos modelos e vestidos e manteaux.

Secção de chapéus — Um grande sortido dos mais recentes modelos, adquiridos nas principais casas de Paris, assim como um enorme sortido em artigos para a Confeção de Chapéus.

Secção de Sedas — Um colossal sortido das mais altas novidades em Sedas, Veludos, Astrakans, Peluches de seda e lã, dos mais chics padrões.

Secção de lãs — Para esta estação apresenta esta Secção o maior e mais completo sortido em novidades para vestidos e casacos, de lindos padrões e magnificos tecidos.

Secção de Alfaiataria — Completo sortido em boas e lindas casimiras para fatos e sobretudos para homem.

Secções de Algodões, Camisaria, Rouparia e Retroseiros — Grande e variado sortido em artigos de novidade, em todas estas Secções.

TUDO A PREÇOS SEM COMPETENCIA!

Solicitamos dos nossos numerosos e estimados clientes uma visita ás nossas Secções para de «visu» verificarem o que afirmamos.

SENA SUGAR STATES LIMITED

FABRICAS DE ASSUCAR

na Provincia de Moçambique

(ZAMBEZIA)

E

Refinação de Assucar de Lisboa

REFINARIA COLONIAL

Avenida da India — Alcantara

COMPANHIA DA ZAMBEZIA

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Esta importante Companhia Colonial foi constituída em Maio de 1892, e é concessionaria dos direitos mineiros no Distrito de Tete e do aforamento dos prazos Andone e Anguaze, Timbué e Massingire no Distrito de Quelimane e dos prazos Maganja d'Alem-Chire e Grupos de Benga e Matema no districto de Tete.

Nos prazos Andone e Anguaze do Distrito de Quelimane possui plantações de palmeiras, com 385.254 plantas e salinas produzindo 3.600.000 quilos de sal.

Em Vila Bocage, o prazo Massingire tem plantações de sizal com a area de 2.332 hectares e 6.000.000 plantas.

Possue uma vasta plantação de coconote, Algodão, chá e tabaco em Vila Bocage, Morrumbala, Chilomo, Chindio.

Na Matema tem o grupo de prazos da Matema, Distrito de Tete, onde uma importantissima plantação de sizal está em começo com 940 hectares e 1.800.000 plantas.

A Companhia tem ainda manadas com 10.449 cabeças de gado bovino, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ e $\frac{1}{4}$ de sangue Hereford, no prazo Andone, Anguaze, Massingire, Maganja de Alem-Chire, Benga e Matema.

A Companhia da Zambezia é uma das companhias coloniais mais prosperas, para o que muito tem concorrido a sua zelosa e progressiva administração.

C. SANTOS, L.^{DA}

86, Rua Nova do Almada

LISBOA

É uma das mais antigas no comercio de **Automoveis** e **Accessorios**

Marcas **STUDEBAKER**, **DRLAGE**,
OVERLAND

O maior Stock de sobressalentes e accessorios em todo o paiz

OFERTA DUMA
COMPANHIA
COLONIAL



COMPANHIA DE PETROLEO DE ANGOLA

(ANGOLA)

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

Com o capital de Esc. 4.675.365\$00 (ouro)

Pesquisas e exploração de petroleo na Provincia de Angola, por concessão do respectivo Governo

Sede social em LISBOA: RUA DOS FANQUEIROS, 12-2.º Telegram s: ANGOIL

Comité técnico em Nova York -- Escritorio em Bruxelas

Presidente do Conselho de Administração

Banco Nacional Ultramarino

Administrador-delegado

Ernesto de Vilhena

Direcção técnica: "Sinclair Consolidated Oil Corporation"

45, Nassau Street, New-York

REPRESENTAÇÃO E DIRECÇÃO TÉCNICA EM AFRICA

Representante

Coronel Eduardo Marques

Caixa Postal 332 Teleg.: ANGOIL

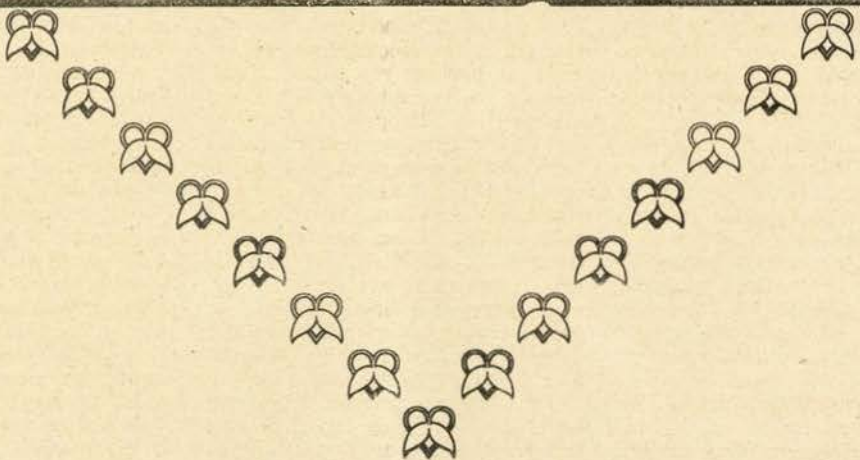
LOANDA

Director técnico

O administrador Mr. CHESTER NARAMORE

Caixa Postal 315 Teleg.: SINGOLA

LOANDA





Mozambique

ADMINISTRAÇÃO COLONIAL

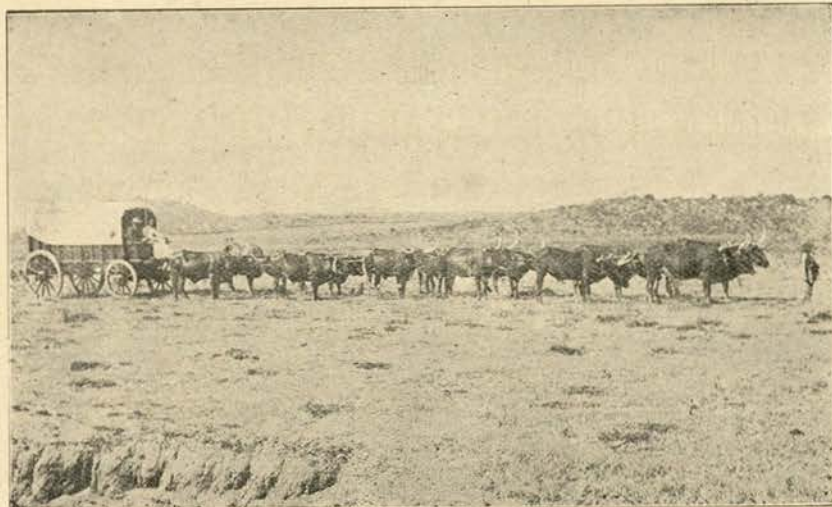
SEMPRE as nossas Colonias foram administradas do Terreiro do Paço, e de todas elas se poderia dizer como da India disse um visorrei — vêem-se de muito longe e ouvem-se muito tarde.

Com a instituição dos Altos Comissariados para Angola e Moçambique deu-se a estas duas Colonias uma relativa autonomia financeira e admi-

embarcou em Lisboa, com destino a Lourenço Marques, em fins do Fevereiro de 1921. Teve de apresentar cumprimentos, durante este curto periodo de quatro mezes escassos, a tres Presidentes do Ministerio e a tres Ministros das Colonias. Pediu, repetidas vezes, que o ouvissem em conselho de ministros, achando indispensavel que o governador de uma

formadas e amadurecidas durante doze anos, sobre a Convenção com o Transvaal.

Entendia eu, e entendo ainda, que Moçambique-colonia não pode resolver o problema da sua moeda como se fosse um Paiz independente, uma Nação soberana. Por isso mesmo achava indispensavel que a este respeito o Governador da Provincia se



HUMPATA — Carro de Boeres

nistrativa, isto é, reduziu-se de muito a intervenção do Terreiro do Paço na sua administração, rigorosamente tutelada, pode dizer-se, desde o tempo das conquistas.

O que fez o Terreiro do Paço, dispensando de administrar Angola e Moçambique?

Dispensou-se de fiscalisar a administração dessas duas Colonias, mal preparadas para uma vida autonoma, encontrando-se de repente na posse d'um instrumento de que não poderiam servir-se utilmente, sem a vigilancia da Metropole, intervindo a tempo para evitar desmandos, e corrigindo-os devidamente quando não pudesse evital-os.

O Alto Comissario de Moçambique, nomeado em fins de Outubro de 1920,

Provincia tão importante... e tão afastada, como Moçambique, se puzesse de acôrdo, em pontos fundamentais da sua administração, com o governo da Metropole. Os Ministros passam e o Ministerio das Colonias fica; havendo uma politica do Ministerio, tomado a palavra no seu alto significado, ahi estaria um correctivo á ruim pratica, já com fóros de molestia cronica, dos Ministros das Colonias, como os ontros seus colegas, não aquecerem o logar. Pois tive de embarcar para Lourenço Marques sem conhecer, relativamente a Moçambique, a politica do Ministerio das Colonias, ignorando por completo o que pensava o Terreiro do Paço acerca do regime monetario da Provincia, igualmente ignorando as suas opiniões,

puzesse de acôrdo com o governo da Metropole.

A questão do tratado de 1909, nos seus aspectos multiplos — tarifas de caminho de ferro, recrutamento de trabalhadores e acôrdo comercial, tambem eu entendia que o Alto Comissario não poderia resolver-a sem acôrdo prévio, e rigorosamente bem estabelecido, com o governo da Metropole.

Dir-se-hia que o Terreiro do Paço, amuado porque tinham posto limites á sua preponderancia na administração de Moçambique e Angola, resolvera desinteressar-se por completo dessa administração, nem sequer se dando ao trabalho de a fiscalisar.

— Ah! ele é isso? Pois então que se governem.

Diz-se que perigos graves amea-

cam as nossas Colonias, sobretudo as nossas grandes Colonias de Africa.

Se assim é, importa olhar seriamente para o Terreiro do Paço, por que talvez tenha de começar por ali a nossa defeza organizada.

O Ministro das Colonias não pode ser qualquer politico, filiado neste ou naquele grupo, só conhecendo das Colonias o que aprendeu nos compenios de geografia, e que por via de regra esqueceu logo a seguir ao respectivo exame. Também não está indicado para ministro das colonias qualquer funcionario, civil ou militar, que numa ou outra colonia prestou serviços burocraticos, ficando a conhecer tanto a colonia em que serviu, sob o ponto de vista da sua administração, como antes de lá ter estado.

Não é possivel fazer do Ministerio das Colonias um instrumento util de politica colonial, se os respectivos ministros forem para ali aprender o que deviam saber proficientemente antes de lá entrarem.

Tão pouco, as Colonias poderão ser bem administradas, se os governadores tiverem a instabilidade dos Ministros, escolhidos entre pessoas sem largos conhecimentos de administração publica, de que a administração colonial é um caso particular, e não se demorando no exercicio das

suas funções o tempo bastante para fazerem uma solida aprendizagem, iniciando e levando a cabo medidas que promovam o desenvolvimento da colonia.

Ha quinze anos que fizemos a Republica, e Moçambique durante este curto periodo, entre governadores e encarregados do governo, já deu hospedagem na Ponta Vermelha a mais de vinte personagens, entre eles tres Altos Comissarios!

O general Galiéni realisou em Madagascar uma obra admiravel de administração, mas demorou-se na Colonia perto de dez anos, e em Paris não andavam excelsos patriotas a crear-lhe embaraços e dificuldades.

Disse-me o general Smuts, no Cabo, a proposito da Convenção que estudavamos a negociar:

— Eu sou ministro ha dezesseis anos, e durante este tempo já conheci mais dum duzia de governadores em Lourenço Marques.

É necessario que os governadores duma Provincia como Moçambique, escolhidos criteriosamente, tenham estabilidade, e não é menos necessario que os governadores de districto, tambem escolhidos com são criterio, aqueçam o seu logar. Se alguns perigos ameaçam as Colonias, devemos organizar a sua defeza, pondo-as desde

já fóra da intrighada politica que infelicita a Metropole.

Não pode deixar de ser largamente descentralisada a administração duma Provincia como Moçambique, grande como dez vezes a Metropole, e a descentralisação impõe maiores cuidados de escolha, relativamente ao pessoal de maior categoria e graduacao.

Se a Metropole, que tem apenas 80 kilometros quadrados de superficie, não cabe dentro do Terreiro do Paço, como seria possivel meter Moçambique, cuja superficie é de 800 mil kilometros quadrados, na *Ponta Vermelha*?

Ha que descentralisar largamente a administração da Provincia mas descentralisar a administração não é substituir a tutela do Terreiro do Paço pela tutela da *Ponta Vermelha*, nem pode ser quebrar a unidade politica e administrativa que a Provincia carece de ter para continuar sendo portugueza.

Disse o epico:

Deixas crear ás portas o inimigo
Por ires buscar outro de tão longe

O inimigo das nossas Colonias, o grande inimigo, é s. ex.^a a Rotina, irmã gêmea da Incompetencia.

BRITO CAMACHO

PARCERIA DOS VAPORES LISBONENSES

(Arrendatária das docas e oficinas do Porto de Lisboa)

Serviço permanente de reboques, salvamentos de navios e transportes fluviais de passageiros, bagagens e carga;

Aluguel de cábreas e outros aparelhos de força.

Trabalhos de sondagens e de mergulhadores.

Reparações de navios; limpezas, picagens (manual e a ar comprimido) e pinturas interiores, de costados e de fundos.

Pequenas construções navais (rebocadores, lanchas, batelões, salva-vidas, etc.).

Demais trabalhos navais de todas as especiali-

dades metalúrgicas, de soldadura, de carpintaria de branco e de machado, de calafetos, etc.

Montagens e reparações de instalações electricas a bordo.

Obras hydraulicas.

Fornecem-se:

a) Indicações técnicas, orçamentos e planos.

b) Materiais para todas as obras e trabalhos referidos.

c) Dispositivos especiais para embarcações destinadas ao serviço colonial.

d) Tintas próprias para climas e águas tropicais.

Administração Central: — Cais do Sodré — LISBOA

Telefones | C. 1926 | Administração e serviço
| C. 2992 | de transportes
| C. 1588 | Oficinas, docas e obras

Endereço telegrafico:

“DRYDOCKS,,

Moçambique e o convenio com a União Sul-Africana

O Diário de Notícias de 18 de Novembro findo publicou, sob o titulo «O Convenio Luso Africano», um artigo do qual era licito deduzir que os principios, em tal artigo expostos, concretisavam as ideias da Missão Portugueza que em nome de Moçambique estava tratando com o Governo da União Sul Africana das negociações para um novo Convenio que substitua o de 1909, que ha tempos findou.

do e continua obtendo em Moçambique.

Nos serviços por nós prestados ao Transvaal, e a que ele deve muito das suas prosperidades, nós iriamos, porém, muito além d'aquilo a que eramos moralmente obrigados, como bons visinhos em Africa; e muito alem das obrigações que perante a opinião mundial teem as nações coloniais para com as colonias estrangeiras visinhas das suas, e estejam entrepostas entre aquelas e o mar, se

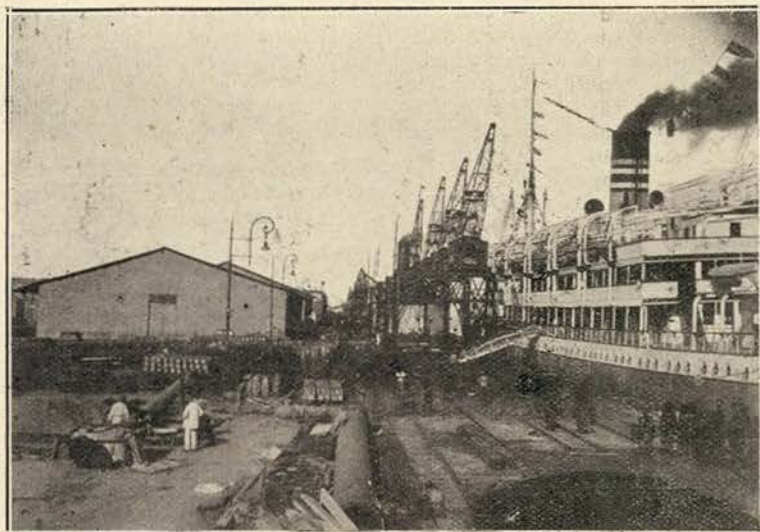
vivendi, que teem regulado essas relações, até ao presente.

Sem se conhecerem as conclusões de um tal inquerito, não seria facil aos nossos delegados, nas negociações em curso, concretisar ideias sobre os pontos de vista que interessem a Moçambique, nem avaliarem, com alguma segurança, o valor que para nós podem representar as propostas ou contra propostas apresentadas pelos delegados da União Sul Africana.

No desejo de contribuirmos com a nossa quota parte para se aclarar a verdadeira situação de Moçambique, pelo que essa situação possa interessar ás negociações para o novo Convenio, e pelo que possa interessar a poderem-se conhecer os resultados económicos e financeiros que para a Provincia teem vindo das relações economicas mantidas desde ha muito com o *hinterland* do Transvaal, julgamos oportunas as seguintes considerações:

A Provincia de Moçambique, como é de todos conhecido, atravessa uma gravissima crise economica e financeira. Basta para isso lembrar que o valor da importação na Provincia é muito superior ao valor da sua exportação; que a moeda local em libras, do Banco Ultramarino, atingiu uma desvalorização, em relação á libra inglesa, que já vai alem de 80%, sendo as necesssidades de ouro na Provincia, para pagamento de encargos fóra dela, muito superiores ao ouro que nela entra proveniente da exportação e das demais fontes de receita em ouro, em que avultam as dos serviços que o porto de Lourenço Marques e o seu caminho de ferro prestam ao Transvaal, e ainda as proveniencias da emigração dos nossos indigenas para o Rand.

Mas se analizarmos, com algum detalhe, a vida economica da Provincia de Moçambique, verificamos, sem dificuldade, que a vida economica dos distritos do Norte (Quelimane e Moçambique) decorre com características muito diversas da vida economica dos distritos da Sul (L. Marques e Inhambane), pouco importando ás conclusões a que vamos chegar, que seja agrupado nos distritos do Norte ou nos do Sul o districto de Tete, ainda, infelizmente, com uma vida economica muito incipiente, pouco influido, por isso, na exportação, como muito pouco influe



LOURENÇO MARQUES — Um troço do porto

Julgamos por isso mesmo da maior oportunidade, mesmo que se não trate de uma nota officiosa, lembrar, a proposito de tal artigo, a situação especialmente difficil em que se encontra a Provincia de Moçambique, porque essa situação é em parte derivada do nosso ardente desejo, de de muito manifestado e sempre mantido, de sermos, não só uteis, mas agradaveis ao Transvaal, facilitando-lhe o mais que nos tem sido possível o trânsito da sua importação e da sua exportação através do Porto de Lourenço Marques, e ainda facilitando que, em parte da nossa provincia da Costa Oriental de Africa, fosse recrutada a mão d'obra indigena, indispensavel ás industrias do Rand, e que até hoje o Transaal não conseguiu obter em qualquer parte do Mundo, ao menos nas condições excepcionalmente vantajosas em que a tem obti-

no nosso desejo de acatamento a tais principios, fossemos até ao sacrificio dos nossos legitimos interesses, quer despresando o fomento do nosso próprio territorio colonial, quer fazendo despezas, para bem servir as regiões do *hinterland* visinhas das nossas colonias, que não fossem, ao menos, compensadas pelas receitas que dos serviços por nós assim prestados temos todo o direito a receber.

E uma vez que não existe ainda Convenio a substituir o de 1909, ha muito dado por findo, e que se pensa em negociar um novo Convenio, de que até já se iniciaram as primeiras «demarches», um inquerito se impu- nha á situação de Moçambique com o objectivo de se conhecer em que a Provincia possa ter sido influenciada pelas suas relações politicas e economicas com o Transvaal desde os primeiros acordos, convenios ou *modus*

tambem no valor da importação da Provincia.

A carateristica mais acentua a da vida economica dos distritos do Norte é a máxima utilização das possibilidades da terra, quer para exportar materias primas á terra arrancadas, quer para exportar os produtos industriais com essas materias primas fabricados.

A carateristica mais acentuada da vida economica dos distritos do Sul, tem sido tirar o maior partido dos serviços que as suas possibilidades podem prestar ás prosperidades do Rand, quer fornecendo-lhe a mão de obra indigena, quer facilitando o mais possivel á importação e exportação do Transvaal o porto de Lourenço Marques.

E assim verificamos que, da tonelagem de exportação de Moçambique, cerca de 75 % cabem aos dois distritos do Norte, fornecendo apenas 25 % d'essa tonelagem os distritos do Sul. Verificamos mais que os distritos do Norte não só se não interessam pelo rendimento em ouro que da emigração pode entrar na Provincia, mas que tem feito as maiores diligencias para que a esses distritos se não estenda a faculdade dada ao Rand de recrutamento de indigenas na Provincia de Moçambique para trabalhos no Transvaal; emquanto que os distritos do Sul, embora com preendendo os inconvenientes da emigração para o Rand, tem-na aceita-do sem grandes protestos.

Embora reconhecendo ser um mal, aceitam-no, porém como mal menor em face do mal maior que resultaria se, abruptamente, secasse a fonte de ouro que a emigração constitue, antes que tudo estivesse preparado nos distritos do Sul para, pelo desenvolvimento da utilização das possibilidades da terra, como se faz nos distritos do Norte, se substituir pelo ouro de uma maior exportação, aquele que hoje da emigração indigena entra na Provincia.

Não tem os distritos do Norte, pelo menos até agora, Caminhos de Ferro da penetração que, saindo de Quelimane e de Moçambique, fossem servir as colonias inglesas do *hinterland*, nem portos-testas maritimos desses Caminhos de Ferro devidamente preparados e apetrechados, de cujo uso, pelo transito do *hinterland*, lhe pudessem provir rendimentos em ouro, como sucede com o porto e Caminho da Ferro de Lourenço Marques.

Largos anos pediu e esperou Quelimane pela construção de um Caminho de Ferro de penetração até ao Nyassaland, sem que até agora visse

satisfeitas as suas aspirações; e já agora decerto as modificou, limitando-se a desejar ver construída uma razoavel rede ferro-variaria regional que utilize ao fomento do distrito.

O prolongamento até ao Zambeze da linha ferrea do Nyassaland, e a ligação desse prolongamento até á Beira, modificou por completo o plano de levar ao porto de Quelimane o trafego do Nyassaland.

O mesmo podemos dizer do Caminho de Ferro de Moçambique. A este distrito, decerto mais interessará hoje a função regional do seu Caminho de Ferro, cuja construção ha anos se arrasta naquele distrito, do que a função do Caminho de Ferro de penetração, que é um dos seus objectivos.

E desde que Quelimane e Moçambique perderam muito do interesse que nesses distritos poderia despertar o ouro que das Colonias do *hinterland* proviria pelo uso que elas fizessem dos projectados portos e Caminhos de Ferro de Quelimane e Moçambique, dedicaram-se á utilização das suas proprias riquezas, e, assim, veem contribuindo com 75 % de tonelagem para a tonelagem total da exportação da Provincia, consumindo apenas cerca de 25 % da importação total de Moçambique, ningnem por isso podendo acusar aqueles distritos de lhes caber qualquer quota parte de responsabilidade no formidavel desequilíbrio entre a exportação e importação da Provincia.

Mas se a responsabilidade desse desequilíbrio não cabe aos distritos do Norte, cabe, por exclusão de partes, aos distritos do Sul, onde a tonelagem de exportação é apenas de 25 % da tonelagem total da exportação, e onde da importação se consome cerca de 75 %.

E então o problema da crise economica e financeira da Provincia, que provem especialmente do grande desequilíbrio entre a entrada e saída de ouro, é uma crise dos distritos do Sul, que urge resolver, procurando aumentar nesses distritos as fontes de entrada de ouro, e diminuindo, até onde fôr possivel, os encargos em ouro fóra da Provincia.

Deixando por agora o problema da diminuição, até onde fôr possivel, da saída do ouro, vejamos como aumentar a entrada de ouro em Moçambique.

No aumento da exportação está, naturalmente, a solução mais racional e mais perduravel; e, para isso, bastava que os distritos do Sul conseguissem levar a sua produção, em relação á propria importação, ás percentagens que a vida economica do Norte da Provincia já acusa.

Quando tal venha a succeder, e a situação com tais carateristicas se man-

tenha, está resolvido o problema economico e financeiro.

Mas como não é possivel pssar se rapidamente da situação actual dos distritos do Sul, para a desejada situação economica a que nos referimos, porquanto o aumento da produção, e portanto o da exportação, tem forçadamente de ser lento, indispensavel é, aceitando ainda por alguns anos que a nossa mão de obra indigena seja utilizada em desenvolver a riqueza alheia, em vez de promover o desenvolvimento da nossa propria riqueza, e continuando a aceitar-se o principio de servirmos, por intermedio do porto do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, o melhor possivel o Transvaal, tirarmos da cedencia da nossa mão de obra proveito que compense os prejuizos que essa cedencia nos origina, e consigamos que o uso do nosso porto e do nosso Caminho de Ferro nos dê receitas que não só paguem integralmente as despesas da sua exploração e manutenção, mas ainda constituam razoavel contra partida para o onus que tais elementos de trabalho, organizados quasi que exclusivamente em preveito da União, nos criaram.

E porque no citado artigo do «Diario de Noticias» se atribuem aos negociadores portugueses do novo Convenio, certos modos de vêr sobre as preferencias a estabelecer a favor do porto de Lourenço Marques, preferencias relativas ao tráfego de transito do Transvaal, de onde se deduz que volta a ser preocupação grande a percentagem que do tráfego de importação do Transvaal deva caber ao nosso porto, julgamos oportunas as seguintes especiais considerações a tal respeito, que não perdem de ser oportunas ainda que se não possam considerar officiosas as informações dadas no artigo referido.

Se plenamente se justificava, nos antigos acordos ou convênios com o Transvaal, e ainda no Convenio de 1909, a preocupação de se manter na maxima percentagem a cota parte que do trafego de importação do Transvaal deve caber a Lourenço Marques, a situação, depois da grande guerra, modificou-se por completo.

Não só o Transvaal, — desde 1909, e sob a égide da União Sul Africana, em que naquele ano se integrou, — procurou desenvolver a utilização das suas possibilidades de modo a aumentar a sua exportação e a evitar a importação de tudo quanto nos territorios da União se pudesse produzir; mas, durante a grande guerra, as circunstancias, forçando a União a procurar bastar-se a si propria, determinaram um notavel desenvolvimento da sua produção, e, como consequência, a importação decresceu enormemente.

Dos factos citados resultou, naturalmente, que o alto interesse que para os portos Sul Africanos e para o nosso porto de Lourenço Marques tinha até 1909 o tráfego de importação do Transvaal, diminuiu notavelmente.

Ainda em 1909, a enorme diferença que havia entre a tonelagem de importação do Transvaal por Lourenço Marques, e a tonelagem de exportação daquela colonia ingleza pelo nosso porte, fazia com que a maioria dos comboios descendentes, vindos do Transvaal, fossem constituídos por material vazio, enquanto que os comboios ascendentes seguiam todos em carga maxima.

Actualmente, a situação está invertida. Os comboios descendentes veem em carga máxima, e nos ascendentes segue muito material vazio para o Transvaal.

A situação sob o ponto de vista dos interesses do nosso porto não se poderia considerar grandemente alterada com esta inversão do movimento do tráfego de trânsito do Transvaal, se os productos de exportação daquela colonia pudessem suportar as remuneradoras tarifas que estão estabelecidas para o tráfego de importação.

Tal não pode dar-se, porém, visto a principal exportação do Transvaal ser constituída por productos pobres, a que se não podem applicar senão tarifas muito reduzidas, sob pena de não poderem concorrer com identicos predutos de outras proveniências nos mercados mundiais.

E, entre esses productos de exportação, avulta um dos mais pobres; o carvão do Transvaal, a que não é possível dar economica saída para o mar senão pelo porto de Lourenço Marques.

De modo que nas negociações para o novo Convenio, e na parte relativa ao porto e ao Caminho de Ferro de L. Marques, a questão do tráfego de importação do Transvaal deixou de ter a importância que ainda tinha em 1909, e o que especialmente ha a considerar é o tráfego de exportação.

Deste, como já dissemos, o que mais avulta em tonelagem, é o carvão; e é precisamente aquele que maiores onus tem creado recentemente ao nosso porto, obrigando á construção de duas dispenhoisissimas instalações carvoeiras em L. Marques. E' o carvão ainda, de entre os possiveis productos de exportação do Transvaal, o unico que só por Lourenço Marques pode ser exportado em condições economicas aceitaveis.

Não ha, pois, necessidade de levar a União a assegurar que pelo nosso porto seja exportado o carvão do Transvaal, porque ele não tem outra porta para o mar.

O que ha necessidade é de se saber até onde se deva levar a nossa participação no montante da tarifa applicada ao carvão, para que esse montante seja sufficiente, não só para pagar todas as despesas a que a sua exportação nos obriga, mas ainda o onus que para nós proveio das facilidades materiais que em L. Marques, creamos a tal exportação.

Decerto que a taxa de 41½ pence obtida em 1901 sobre cada tonelada de carvão exportado por L. Marques, taxa a somar á parte da respectiva tarifa que segundo a milhagem percorrida nos competia, já não deve ser sufficiente hoje.

Então, o carvão vinha do Transvaal nos vagões que para L. Marques tinham forçadamente de seguir para dali transportarem a carga de importação. O carvão era, assim, carga de retorno.

Hoje, o material que traz a L. Marques o carvão, volta em grande parte vazio ao Transvaal, por não ter em L. Marques carga de retorno no sentido ascendente.

Identicas considerações se podem fazer com os demais possiveis productos de exportação do Transvaal.

Se está na função dos portos e Caminhos de Ferro da União promover o desenvolvimento da riqueza publica Sul Africana, indo até ao sacrificio de não conseguirem equilibrar as suas receitas e despesas, o mesmo sacrificio não pode a União exigir de nós em seu proveito.

Que a auxiliemos no seu desejo de promover o aumento da sua riqueza publica, é um dever de bons vizinhos; mas que vamos até ao ponto de nos sacrificarmos, não recebendo aquilo que temos dispendido e continuamos dispendendo, para facilitarmos os objectivos economicos da União, seria caminhar para a ruina económica de Moçambique.

Não devemos pretender subsídios, como no citado artigo do «Diario de Noticias» se diz, mas a garantia da utilização do nosso porto na preparação para que, a successivas instancias do Transvaal até 1909, e a instancias da União depois daquela data, o preparáramos, e que essa utilização nos dê, em receitas, o suficiente para pagar as despesas a que ela nos obrigue, e para nos indemnizar do onus que nos creou e venha a crear a preparação do nosso porto e do nosso Caminho de Ferro de modo a satisfazer os desejos dos nossos vizinhos.

E venha o tráfego de trânsito de vida económica do Transvaal pelas vias férreas actuais, ou pelas novas vias férreas projectadas, a que o citado artigo do «Diario de Noticias» tambem allude, ou venha da linha da Suzilandia, que, em satisfação de compromissos tomados em 1902, devia

de ha muito estar prolongada pela Suzilandia e ligada á rede ferroviária da Africa do Sul, o que é indispensavel é que o novo Convenio nos dê a garantia da utilização do nosso porto nas condições economicas indicadas.

Quanto á questão indigena, indispensavel é que se ponham em confronto os direitos que se arrogam certas classes do Transvaal a reterem uma parte do que os nossos indigenas ganham no Rand, em troca de mil e uma bugigangas que conseguem vender-lhes, com a liberdade absoluta que em todas as nações do mundo se dá aos colonos estrangeiros que nelas habitam, para gastarem ou não gastarem fora da Pátria as economias que, pelo seu trabalho em paiz estrangeiro, conseguiram juntar.

Emquanto pelos serviços do porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques passava percentagem avultada de tráfego de importação do Transvaal, e esta era da importancia que ainda se registava em 1909 comprehendia-se que, num desejo de mutua cooperação, Moçambique accedesse aos desejos do Transvaal, indo até ao ponto de *facilitar que os nossos indigenas gastassem no Transvaal uma grande parte do que ali ganham*, que a ou ro objectivo não vizou o chamado acordo de Ressano Garcia.

A situação é, porém, hoje muito diversa da situação de 1909.

A precária situação económica dos distritos do Sul de Moçambique está originando uma gravíssima crise para toda a Provincia, e indispensavel é que aquela situação se modifique sem demora. E ela só se pode modificar:

1.º — Promovendo o aumento de produção nos distritos do Sul;

2.º — Sujeitando as bagagens dos indigenas regressados do Transvaal ao regime comum de exame aduaneiro, e pagamento dos respectivos direitos de importação, fazendo cessar o regimen de excepção para com eles adoptado, e que constitue um meio effez para que no Transvaal eles deixem uma grande parte das suas economias em ouro;

3.º — Garantir sufficiente rendimento ao uso pelo Transvaal do porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques, e de tal modo que esse rendimento baste não só para pagar as respectivas despesas de exploração, mas ainda uma razoavel amortização dos capitais gastos nesses elementos materiais de trabalho, organizados quasi exclusivamente para o serviço do Transvaal, e em satisfação aos seus desejos muitas vezes manifestados.

LISBOA DE LIMA.

MOÇAMBIQUE



Ponte-cais de Morruntene (Districto de Inhambane)
Atracção do gazolina das carrúias regulares. — INHAMMBANE — MORRUNTENE

Os caminhos de ferro mais necessários a Moçambique

O plano geral da rede dos caminhos de ferro da provincia de Moçambique, tem sido tantas vezes falado e discutido que, embora alheado ainda da letra redonda e fóra de qualquer publicação official, está já no espirito de todos os que por aquele nosso dominio se interessam.

De resto, esse plano geral é difficil de estabelecer desde que se tenha presente os objectivos a conseguir com os caminhos de ferro.

Com effeito: o que é preciso fazer em Moçambique em materia de viação acelerada?

minho de ferro da Swazilandia, que só não está prolongado em territorio inglês por um capricho inexplicavel dos nossos amigos e visinhos.

Dois outros caminhos de ferro teem ainda por nós sido delineados mais ou menos com a ideia de servir territorios extranhos. São eles: o caminho de ferro de Quelimane ao Chire e o do Lumbo ao lago Chirua, no distrito de Moçambique. A aspirações do primeiro foram frustradas pelo transzambezião; e as do segundo, se elas existiram, devem considerar-se igualmente prejudicadas pelo mesmo motivo.

permitam empregar em larga escala a lavoura mecanica; ou pelos indigenas, nas suas pequenas lavras que, aliás, muito produzem por serem muito numerosas; ou pelos colonos, quando Portugal se convencer de que a colonização lhe é absolutamente necessaria e se faz com dinheiro e não com decretos.

O sul da Provincia tem grandes areas cultivaveis, onde a lavoura mecanica tem justificada applicação.

E algumas companhias existem já que fazem explorações em grande, citando, entre outras, a Movene States, a Incomate States, a companhia da Mutamba, a companhia do Rave, etc., etc. Ultimamente novas companhias agricolas se teem formado principalmente com o objectivo da cultura do algodão e tambem da criação de gados.

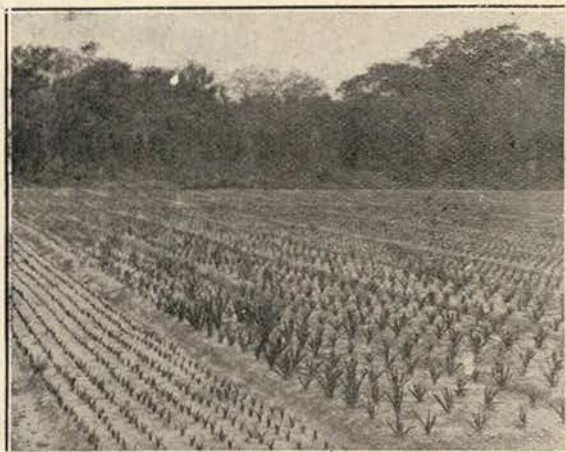
Apesar, porém, de se terem multiplicado as companhias, vastas são, ainda, as areas que não se exploram nem se podem explorar por falta de communicações.

Estão neste caso: o fertilissimo vale Limpopo; parte do vale do Incomate, mais proximo da foz; o grande vale do Tembe e grande parte do vale do Maputo.

Se os nossos visinhos da Africa do Sul entrarem um dia num caminho de franca cooperação economica, possivelmente o caminho de ferro, que junto á costa, segue de Durban através da Zululandia, embrenhar-se-á pelo vale do Tongolo, afluente do Maputo, para vir terminar na nossa baía de Lourenço Marques, que é a saída natural duma grande parte do seu trajecto. Isto a não se fazer qualquer dos portos de Santa Luízia, de Kosi Bay, Sordana Bay, ou de qualquer outra «Bay» que a fertil imaginação do General Smuts descubra para ponto rival do nosso grande porto de Lourenço Marques.

Os territorios do distrito de Inhambane não se prestam, como os de Lourenço Marques, para as grandes explorações agricolas, visto que os chamados «machongos», ou terrenos de excepcional fertilidade, são em regra distribuidos por pequenas areas. Virão a ser bons para a pequena agricultura quando ella um dia venha a ser possivel no distrito.

Nos arredores da baía e Inhambane, nas areas das circunscrições do Homoine, Maxixe, Mocoduene e Morumbene, ha muitos terrenos suscep-



Companhia do Borôr.—Viveiro do Zizal

a) Permitir o intercambio com os paizes d'alem mar aos territorios extranhos que do mar são isolados pelo nosso territorio;

b) Servir as principais regiões susceptiveis de cultura mecanica, que deve ser levada o effeito por grandes Companhias;

c) Servir as regiões colonizaveis.

O primeiro objectivo está hoje praticamente atingido.

O Transvaal é servido pelo caminho de ferro de Lourenço Marques a Ressano Garcia; a Rhodesia é servida pelo caminho de ferro da Beira a Macequece; o Nyassaland pelo transzambezião, que á Beira vem tambem.

Nem outro territorio extranho ha a servir a não ser a Swazilandia inglesa; mas esta mesma colonia da Corôa Inglesa tem já um caminho de ferro que a serve e que é o nosso ca-

O falado caminho de ferro de Porto Amelia, nos territorios da Companhia do Nyassa, destinado a ir até ás margens do lago Nyassa, tambem poderia servir uma parte importante do territorio do Nyassaland inglês; mas, da sua necessidade, da sua construção com esse objectivo, ninguém, até hoje, ouviu falar,

Virá mais tarde; mas por agora a sua construção é objecto que sómente interessa ao nosso proprio territorio e principalmente ás margens do mesmo lago, que no dizer de todos são duma fertilidade surpreendente.

Caminhos de ferro das regiões agricolas

A agricultura nos nossos dominios africanos é feita: ou por grandes companhias com capitais que lhes

tiveis de grande produção, mas todos eles vêm a ser necessários para a agricultura dos indígenas.

A parte norte do distrito de Inhambane e do distrito de Lourenço Marques (ou de Gaza, se este já tornou a nascer) é, por assim dizer, deserta, sem qualquer valor agrícola. Diminua ainda o valor dessa região a falta de água que faz com que nela a densidade da população indígena seja insignificante.

As margens do grande rio Chengane, afluente do Limpopo e cujas nascentes se perdem nos territórios da companhia de Moçambique, são salgadas: os pequenos lagos, que numa grande parte da sua bacia hidrográfica se encontram, são de água salobra, quando não salgada.

Mas as regiões próprias para grande agricultura precisam ser servidas por via de comunicação acelerada, (quando as vias fluviais sejam insuficientes) para poderem entrar em cultura.

Significa isto que se devam fazer desde já os caminhos de ferro para todas essas regiões? Seria ótimo, se sobre a Província caísse uma chuva de carris de... libras. Mas não! Os caminhos de ferro para os servir virão a seu tempo. O exemplo do Incomat States, que se assegurou da construção do caminho de ferro de Xinavane antes de iniciar as suas explorações agrícolas, é para ser seguido.

O Estado deve prontamente auxiliar qualquer iniciativa que se apresente para a valorização de grandes tratos de terreno. E' essa a altura de intervir. Mas, então, deve fazê-lo sem hesitações. Só assim se conseguirá criar a esta parte da nossa Colonia vida própria, tornando-a economicamente independente do transito e da emigração.

Uma região ha, porém, que de ha muito deveria estar servida por um caminho de ferro: é o vale do Limpopo. Este vale é tão fértil como os que mais férteis ha por esse mundo, no dizer de agrónomos ilustres. Ha ali para cima de 70.000 hectares irrigáveis. E como se começa a antever a possibilidade da sua exploração e ocupação por colonos europeus, isso constitue uma razão mais para este caminho de ferro se fazer de pronto. Nem é necessario aguardar a execução do plano de irrigação já estudado e projectado pelo sr. major Balfour, que o Governo da Província controu para o efeito.

A facil e economica execução deste plano dependerá até, em larga escala, da existencia previa do caminho de ferro, que permitirá levar ao local dos trabalhos pedra em abundancia, bem como cimento, ferro e, enfim, todos os materiais de construção,

De ha muito se vem preconizando a ideia de ligar o caminho de ferro de Xinavane ao do Chai-chai e ao de Inhambane, fazendo assim uma linha ferrea costeira á semelhança do que ha feito nas provincias do Natal e do Cabo.

Esta ideia tem tido, porém, varios opositores de peso, que afirmam que tal linha é desnecessaria por existirem as comunicações maritimas com Chai-Chai e Inhambane.

Salvo o devido respeito por tal opinião, devemos dizer que a não aceitamos, como não aceitaríamos a de quem quizesse provar-nos que era inutil o caminho de ferro de Lisboa ao Porto, porque dum a outro ponto se pode ir economicamente por mar e ainda com a facilidade de visita de estações intermedias, — como Nazareth, Figueira, etc.

Mas, enfim, o prolongamento do caminho de ferro de Xinavane através do vale do Limpopo até ao Chibuto, se outro ponto mais conveniente não poder ser encontrado como seu objectivo, é que não sofre discussão.

O Chai-Chai e a barra do Limpopo não podem dar saída aos produtos da região. A navegação por este porto é uma verdadeira temeridade.

De resto, está naturalmente indicado que todo o movimento do Sul se concentre em Lourenço Marques. O seu porto está convenientemente equipad; ha armazens para guarda dos produtos e ha todas as facilidades de embarque e de desembarque das mercadorias.

Quando um dia venha a fazer-se a ligação de Lourenço Marques com Inhambane por meio dum Caminho de Ferro grande parte do movimento do distrito de Inhambane, que hoje se faz necessariamente pelo seu porto, passará a fazer-se por Lourenço Marques. E' o exemplo do que em tantas outras partes, em condições similares, se tem dado, que me leva a afirmá-lo.

Passando agora a analizar as regiões agrícolas ao Norte dos territórios da Companhia de Moçambique, nós vemos que a região da Baixa Zambesia, recortada de canais e canaletes em todas as direcções, não tem sentido, verdadeiramente, a necessidade de caminhos de ferro.

Nem a natureza das suas plantações tem requerido, em boa verdade, a expansão da viação acelerada.

Esta estabeleceu-se de Inhamacurra á vila Durão, porque para aí não ha já uma via navegavel; e fez-se tambem da vila de Quelimane ao kilometro 27 da linha principal para dar continuidade á linha de Inhamacurra.

A construção da linha principal de Quelimane ao Chire ficou bastante

prejudicada com a construção do caminho de ferro transzambezião. Em todo o caso, uma grande e cabal justificação tem ela ainda hoje na necessidade que ha de servir o distrito de Tete por uma linha portuguesa.

Não são as possibilidades agrícolas do seu solo que a reclamam; mas ha razões de outra ordem é que já vemos que a aconselham. Diremos mais que a exigem.

Na Baixa Zambesia virá a haver justificação bastante para um caminho de ferro que tenha a orientação do canal do Mutu, indo desemboçar perto de Mopeia, nas margens do Zambeze. Tão assorido já está hoje este canal, que mais economico do que dragá-lo, se nos afigura construir, pelos terrenos que ele percorre, uma linha ferrea que irá permitir pôr em cultura uma enorme área extremamente fértil e que hoje está praticamente abandonada.

O districto de Mocambique, que possui regiões duma grande fertilidade como a Nampula e a Ribaué, não tem as condições privilegiadas da Baixa Zambesia. Por isso, a construção de um caminho de ferro de ha muito se vem fazendo sentir. Pena é que até hoje para pouco mais tenha servido do que para emprego de pessoal. O traçado que se lhe deu, para maior economia do seu custo, foi o das zonas altas, indo mais ou menos pelas divisorias de aguas das grandes bacias hidrograficas. E, como é sabido, essas linhas divisorias de aguas são em regra desprovidas de valor agrícola. Mas a construção duma rede completa de estradas, construidas á medida que o desenvolvimento a rícola o exija, muito facilitará a exportação dos produtos do seu solo.

Se dos territórios sob a administração directa do Estado passarmos ás Companhia com direitos magestáticos devemos dizer que a Companhia de Moçambique, com o seu caminho de ferro intercolonial, que atravessa as melhores regiões agrícolas do seu territorio, está regularmente servida.

Alem deste caminho de ferro, outro ainda há: o transzambezião, que percorre os seus territorios de norte a sul. Mas este é que não tem valor agrícola. O caminho de ferro transzambezião só tem interesse por servir o Nyassaland.

Mas se a Companhia de Moçambique tem já um serviço de comboios regular, e se simultaneamente está abrindo estradas para toda a parte, outro tanto não acontece com a Companhia do Nyassa, que em materia dos caminhos de ferro ainda não passou de projectos e, pelo que diz respeito a estradas deve possuir a que as expedições militares de 1916, 17 e 18 ali construíram. Verdade seja que o territorio não tem tambem mostra-

do grandes tendencias de progredir. Nem até os proprios terrenos do litoral, onde a cultura do coqueiro se mostra altamente renumeradora, se teem valorizado, não obstante as facilidades que a Companhia tem oferecido à sua cultivação.

A occupação militar durante um longo periodo não foi sufficiente para despertar as atenções das que se propõem valorizar em seu proveito os melhores terrenos.

Entretanto, alguma coisa se vae fazendo. E o que se torna recommendavel é tornar mais frequentes e mais economicas as comunicações por mar com os seus magnificos portos. Assim, o commercio poderá tomar um incremento que até agora não tem tido, encontrando-se exclusivamente nas mãos dos «Monhés» que como é sabido, não fazem agricultura e até mesmo em nada são uteis ás regiões que ex-

cas areas onde a colonização é possível e onde o colono encontrará um largo campo de acção para enriquecer e viver feliz.

O Barué, na margem direita do Zambese; a Angónia, no distrito de Tete; o Alto Moloque, a Namulia, o Ribaué são outras tantas zonas colonizaveis e que temos de colonizar antes que ontros o façam.

Mas, para que a sua colonização seja facilitada, é necessario, antes de mais nada, servi-las por caminhos de ferro que ponham a actividade dos colonos em comunicação com a vida dos povos civilizados e que deem facil saída aos produtores do seu trabalho, valorizando-os.

Estes caminhos de ferro com tal objectivo é que são verdadeiramente urgentes. Sem que eles sejam construidos, não se pode esperar qualquer colonização. Ninguém se resigna

construção de alguns, deles de ha muito deveria estar iniciada para provocar — automaticamente, digamos, — a sua construção. Algum do pessoal que vai para os estudos, ou que se demora na construção dos caminhos de ferro, acaba por fixar-se, atraído pela benignidade do clima e pela fertilidade do solo.

O que é simultaneamente preciso é facilitar, mais do que no passado se tem feito, a ida das familias dos empregados, porque assim mais facilmente se fixarão.

Por isso, nas construções dos caminhos de ferro, como na execução de quaisquer trabalhos publicos, se deve impor, hoje mais do que nunca, a obrigatoriedade do emprego de pessoal europeu português, seja qual for a sua categoria. Quanto maior for o numero de portuguezes que para as Colonias vão exercer a sua actividade, maiores serão as possibilidades de atracção de colonos.

E a fixação dos colonos á terra é uma condição «sine qua non» da continuação, sem grandes sobresaltos, da nossa soberania.

O passado já nos mostrou duramente que assim era; e o presente duvidas algumas nos deixa de que assim continuará a ser no futuro.

O caminho de ferro de Tete

O distrito de Tete, e nomeadamente a sua capital, pode ser servido por uma linha ferrea que, partindo da actual linha da Beira, se dirija para norte, atravez do Barué. Serve-se assim tambem esta importante zona colonizavel e consegue-se tornar faceis as comunicações com Tete, que indispensavel é assegurar e até intensificar.

Mas o distrito de Tete tambem pode ser servido por uma linha férrea que, partindo de Quelimane, atravesse o rio Chire ao sul de Port Herald, dirigindo-se depois para noroeste, sempre por territorio português até á rica e salubre região do Angónia.

Esta linha tem um duplo objectivo: cooperar na occupação da parte colonizavel do distrito e permitir a exploração mineira dele.

A bacia carbonifera de Tete tem uma extensão formidavel, segundo relatorios e informações que de tempos a tempos vem a publico.

Ao lado do carvão ha outras riquezas incompletamente conhecidas ainda, mas que é de presumir sejam formidaveis. De longe são conhecidas as minas de Chifumbazi de Missale, que não poderam continuar a ser exploradas por falta de comunicações, etc. etc.

E não é só o ouro que abunda. Diz-se que ha cobre, que ha grafite,



Companhia do Borôr — Estufa de secagem de copra

ploram, ao passo que os portuguezes, mesmo commerciantes, procuram fixar-se á terra cultivando maiores ou menores areas junto dos seus estabelecimentos commerciaes.

O caminho de ferro para as zonas colonizaveis

Assente que não pode haver colonias portuguezas sem portuguezes, como não pode haver independencia nacional sem exercito, e sem marinha, torna-se necessario fazer ocupar por familias portuguezas todas aquelas porções de territorio onde a colonização é possível. Serão eles sempre os donos do solo, sejam quais forem as vicissitudes da soberania.

O sul da provincia, com as notaveis transformações porque a vida nas colonias está passando, é susceptivel duma larga colonização, que, lentamente, se está já efectuando.

Uma colonia portuguesa importante existe tambem já em Macequece, nos territorios da Companhia de Moçambique.

Mas, a provincia tem grandes e ri-

cas areas onde a colonização é possível e onde o colono encontrará um largo campo de acção para enriquecer e viver feliz.

A valorização do Barué exige a construção dum caminho de ferro que, partindo do Chimoio ou doutra estação conveniente do caminho de ferro da Beira, se encaminha para o norte em direcção a Tete.

A Angónia exige a construção do caminho de ferro de Quelimane ao Chire, prolongado por territorio português pela divisoria de aguas do Zambeze e do Chire até lá.

O Alto Moloque serve-se prolongando o caminho de ferro já feito de Nhamacurra a Vila Durão, até ao encontro do caminho de ferro de Moçambique.

Finalmente, o Ribané será servido pelo caminho de ferro de Moçambique á fronteira oeste.

A politica ferro-viaria da Provincia não pode deixar de ter em atenção estes caminhos de ferro, que de ha muito deviam estar estudados, aguardando apenas uma oportunidade favoravel para serem construidos.

E embora se não tivesse podido obter grandes somas para os fazer, a

Enfim, Tété é o unico distrito verdadeiramente mineralizado de toda a Provincia.

Com a falta de previsão que caracteriza tantos dos nossos actos, nós deixamos que toda esta riqueza caísse nas mãos da Companhia da Zambézia, que a não soube valorisar nem explorar; permitimos que ela, por sua vez, a passasse a uma Companhia inglesa, que é hoje a dona daqueles vastos jazigos.

Dona nos termos da lei? Crêmos bem que não. Nem ao menos é dona para os explorar, mas tão somente para impedir que o Estado deles disponha ou que os outros os utilizem. Ora a nossa lei de minas é bem clara nas exigencias da exploração. Quem não explora num determinado prazo, fica sem a concessão. E como a Companhia inglesa não tem iniciada a exploração dentro desses prazos, devia ficar «ipso facto» sem a concessão. Porque não fica?

E se reputamos um acto de má politica enfeudar a riqueza minerologica de tão vasto districto a uma companhia, de mais a mais estrangeira, peor será ainda permitir que os caminhos de ferro, que sirvam tão grande riqueza, fiquem também nas mãos de estrangeiros.

E será com profunda magua que se saberá que, se a concessão deles ainda não foi dada, talvez já não possa sêr recusada.

E, então, pergunte-se á gente de são criterio da nossa terra: se tudo o que de valia ha em Tete é estrangeiro; se as vias de comunicação, que o servem e o atravessam, são estrangeiras; se nem ao menos ali radicamos a nossa raça, o que ficamos nós a fazer em Tete? A cobrar impostos?

A fazer o mesmo que faz qualquer soba ou sobeta africano, que cobra os direitos de portagem aos seus semelhantes que tem necessidade de pisar o solo dos seus dominios com as cargas que levam á permuta, vivendo assim parasitariamente á custa dos que trabalham?

Mas essa politica de exploração condenamos nós, acabando com tal pratica e destituindo as sobas que taes exigencias faziam!

¿Então havia de ser bom em nós

aquilo que aos outros nós não consentiamos?—Não!

Os grandes caminhos de ferro coloniais são, depois da colonização, o melhor instrumento de soberania que uma nação pode apresentar nos seus dominios.

Entregar os grandes caminhos de ferro a companhias estrangeiras é apoucar essa soberania.

E quando outros factores de peso a não apoiem, a bandeira por si só hasteada, embora orgulhosamente, na residencia do Governo, não a pode garantir eficazmente.

Não se deixe, pois, se a nda é tempo, cair os caminhos de ferro de Tete em mãos estranhas.

Atente-se em que eles hão de ser necessariamente caminhos de ferro de grande rendimento, por um lado; e que hão de ser a chave da occupação do districto e até daquele vasto «hinterland» que o distrito de Tete barra e cujo futuro não á ainda facil de fixar.

Os sacrificios para a sua constru-

ção não são tão grandes que a Colonia os não possa suportar. Já em 1918 a casa Pauling se propunha construi-los sem encargos immediatos.

O caminho de Ferro de Quelimane tem já o seu fundo especial, que pode bem ser consignado ao levantamento dum emprestimo que permita um avanço rapido da construção.

E seguros estamos de que as Colonias e até as Companhias concessionarias do distrito não deixarão de aceitar novos encargos, se tanto for preciso, para assegurar ao porto de Quelimane uma vida de actividade que todos sempre lhe ambicionaram e que os levou a oferecerem espontaneamente ao Governo os encargos especiais que hoje sobre eles pesam e que infelizmente não tem conseguido o almejado fim.

Faça-se-lhes justiça, fazendo obra de boa administração e, sobretudo, obra patriótica. O momento é decisivo!

Lopes Galvão.

MOÇAMBIQUE

Importação Geral			Feijão cafrial				
Ano	Quantidades	Valores	Ano	Valores			
1920	—	23.140.762\$00	1920	—	3.089.489	228.349\$00	
1921	—	121.411.885\$00	1921	—	3.018.317	2.176.534\$00	
1922	—	218.120.842\$00	1922	—	1.938.253	760.469\$00	
1923	—	280.140.194\$00	1923	—	1.207.252	751.968\$00	
1924	—	323.100.267\$00	1924	—	1.681.225	1.421.754\$00	
Exportação Geral			Milho				
Ano	Quantidades	Valores	Ano	Valores			
1920	—	11.665.468\$00	1920	—	12.737.178	578.568\$00	
1921	—	83.793.923\$00	1921	—	13.136.072	5.208.262\$00	
1922	—	103.737.294\$00	1922	—	245.700	98.524\$00	
1923	—	166.440.427\$00	1923	—	4.514.006	2.521.557\$00	
1924	—	181.342.274\$00	1924	—	16.646.123	13.676.468\$00	
Diversas Mercadorias exportadas			Oleoginosas				
Ano	Quantidades	Valores	Ano	Valores			
1920	—	12.341.137	2.718.246\$00	1920	—	27.608.579	31.008.548\$00
1921	—	15.600.038	30.258.808\$00	1921	—	33.745.983	40.865.510\$00
1922	—	13.906.474	24.226.081\$00	1922	—	30.170.843	50.554.020\$00
1923	—	14.524.830	36.674.436\$00	1923	—	29.761.292	72.129.945\$00
1924	—	18.130.505	46.393.479\$00				
Casca de Mangal			Sisal				
Ano	Quantidades	Valores	Ano	Valores			
1920	—	690.005	13.625\$00	1920	—	1.892.136	338.874\$00
1921	—	—	—	1921	—	3.325.985	3.670.075\$00
1922	—	5.634.650	2.124.988\$00	1922	—	2.756.908	5.276.740\$00
1923	—	3.445.200	1.637.411\$00	1923	—	2.206.131	6.486.195\$00
1924	—	1.815.236	752.684\$00				

Marques, Seixas & C.^a Ltd.

Lisboa e Africa

LISBOA - Travessa dos Remolares, 10, 3.º Esq.

Telegramas FERRAMENTA - Telefone 2914 C.

NOVO REDONDO - Caixa do Correio n.º 3

Telegramas SEIXAS - Telefone 1

Sortido completo de arminho, mercadorias para permuta tintas, ferragens etc.

MARINHAS DE SAL

Creação de gado bovino e navegação á vela para todos os portos da provincia.

Grandes plantações de algodão e fabrica de degreanamento pelo sistema mais aperfeiçoado em Novo Redondo.

Grandes depositos de café do Amboim, oleo de palma e coconote das suas roças do Amboim e Seles-Boa Lembrança, Santa Clara, Aliança, Montebelo, Rio Luatê e Monte Alto.

O problema das transferencias dentro da crise de Moçambique

... il n'y a qu'un point de vue: l'exploitation économique des colonies est absolument identique à l'exploitation industrielle.

Pour la mise en valeur des ressources du sol il faut d'abord, immobiliser beaucoup de millions; mais le sacrifice de cette immobilisation sera bien compensé par la valorisation de nos domaines coloniales et surtout, dans un avenir prochain, par les réserves du capital y employé.

Je me tiens au rôle de l'Etat lequel doit être le commanditaire principal...

(Palavras de Briand em 1923 na Camara francesa)

ENCABEÇO este artigo com as palavras do grande estadista francês, Briand, proferidas na Camara dos deputados, em 1923, quando ali se tratou da questão colonial.

A citação é conveniente e oportuna porque traduz uma grande verdade que os nosos estadistas não deverão já mais esquecer.

Discute-se actualmente a situação de Moçambique, como ha já mezes vem sendo discutida a de Angola, atendendo mais aos efeitos do que ás causas. E como é necessario encontrar sempre um culpado, sobre quem se atirem todas as responsabilidades, recorre-se ao que está mais á mão: o Banco Nacional Ultramarino.

No entanto, as verdadeiras causas de todas as dificuldades em que a provincia de Moçambique se debate são: a falta de execução de medidas de fomento; a falta de capital para a exploração economica; e a falta de uma produção capaz de originar um grande saldo favoravel na balança commercial.

Tudo o mais são pretextos e argumentos que não resistem a uma critica séria e desapaixonada; tudo quanto não vise ao fomento geral, á colocação de capitais e ao aumento da produção, são apenas expedientes que não resolvendo o mal, apenas adiam a solução, agravando o estado actual.

Ha muito que andamos esquecidos dos princípios da economia politica, que se mantêm inalteraveis atravez todas as transformações sociais e politicas.

Dizem-nos eles que na produção

da riqueza interveem três elementos: a terra, o trabalho e o capital.

Sendo assim, para podermos apreciar economicamente a situação de Moçambique, teremos que determinar primeiro, o valor de cada um daqueles elementos e o grau da sua influencia no resultado final.

Ora a terra é um elemento estático; figura apenas como depósito permanente de riquezas em estado latente. Sob esse ponto de vista, Moçambique pode considerar-se como ultra-plétorica, quasi como um manancial inexgotavel. Uma vez explorado convenientemente o sólo daquela Provincia, a sua fecundidade será tala que lhe poderemos chamar a *terra da promessa*.

Veamos agora o estado do outro elemento: o trabalho. Este é de natureza dinamica e compreende duas especies: a parte de direcção e orientação, que é exercida pelos colonos; e a parte de execução, que é realizada pelos indigenas. Nada diremos da primeira; mas não podemos deixar sem reparo a segunda.

O trabalho indigena em Moçambique é, relativamente, caro; mas o que mais caro o torna é a carencia de braços. Por um estreito critério financeiro, por um desses expelientes em que a nossa administração é fértil, com mira em uns milhares de libras que entrem na Provincia, permite-se a emigração constante dos indigenas para o Rand, quando seria economicamente muito mais vantajoso empregá-los na exploração agricola do solo.

Analizemos, por fim, o terceiro elemento: o capital.

Básicamente, este deve ser sempre proporcional ás necessidades da empresa, qualquer que seja a natureza desta. Pode ser ficticiamente multiplicado pelo uso do crédito; mas essa multiplicação tem limites e não muito longos.

Ora o que acontece em Moçambique é que o capital actuante não está em proporção com as necessidades da exploração economica encetada e a sua multiplicação pelo credito atingiu já o limite máximo.

Os agentes vulgares do crédito, que são os bancos, não dispõem de recursos proprios para o distenderem mais e, tendo creado para si mesmos uma situação difficil, procuram firmar-se em posições mais solidas.

O Estado, que deveria suprir a deficiencia do capital, não o tem feito; e, assim, este não corresponde em

quantitativo ás necessidades da Provincia.

De tudo isto resulta que a produção não aumenta, a situação economica deprecia-se e o estado financeiro agrava-se.

No aproveitamento dos três elementos estudados, terra, trabalho e capital, a sua conjugação e direcção constituem o que se chama propriamente a administração, quer publica, quer privada. Nada temos a dizer desta; mas não poderemos referirmo-nos áquela sem fazermos alusão á sua notoria incompetencia, ou, melhor dizendo, á dos seus agentes.

Não é, porém, para admirar que tal aconteça, pois que no seu recrutamento não se tem atendido, desde o mais modesto ao mais alto funcionario, áqueles requisitos que o grande mestre Henri Fayol nos ensina.

A condição primeira a exigir a todo o funcionario superior que vai ocupar nas colonias os altos cargos da governação e, implicitamente, da administração publica, seria a de uma altissima competencia como colonial e como administrador, uma e outra provadas pela experiencia. No entanto, nunca essa condição é cumprida, apenas se atendendo aos serviços politicos dos escolhidos.

Que admira, pois, que a administração das nossas colonias seja atrabiliária e inconsequente, se os seus agentes não tem preparação nem competencia para a executarem?

Largas foram as considerações que até aqui fizemos para demonstrar que a actual situação de Moçambique é economicamente precária e dela resultam as dificuldades correntes, entre as quais avulta a da falta de transferencias.

Quantas coisas se tem dito e escrito sobre transferencias! Que rosário de culpas se não tem desfiado, ora contra umas entidades, ora contra outras, quando afinal a culpa é de todos um pouco e de ninguém por si só!

Porque faltam as transferencias? Unica e simplesmente porque não ha cambiaes em numero suficiente para que elas se executem.

E não as ha po que a balança de pagamentos está desequilibrada, porque a Colonia, em relação á Metropole, tem mais a pagar do que a receber.

Empiricamente, é isto: repete-se em Moçambique o que se dá em Angola; repete-se nas duas colonias o que se repete em todas as colonias

do mundo no inicio da sua exploração economica.

Moçambique não produz o suficiente para com o produto da sua exportação cobrir a sua importação de todas as procedencias e para todos os fins, — exigida pelo Comercio ou pelo Estado. Ha um *deficit*, que ultimamente vem crescendo de tal modo que ameaça interromper as relações comerciais com a metropole e obstar á produção.

Qual será o remedio? Subsidiar a provincia até que uma situação economica desafogada lhe permita equilibrar a sua balança de pagamentos.

Por mais que a fantasia arquitéte expedientes, não ha que fugir desta solução: fornecer capitais que permitam o fomento economico de Moçambique.

A existencia desses capitais, quando estes bastem ás necessidades da Provincia, fará automaticamente desaparecer a dificuldade de transferencias.

Como e onde procurar capitais? De momento, será o Estado quem terá que os fornecer, a titulo de adiantamento ou financiamento, como lhe queiram chamar, visto que a Provincia tem administração autónoma.

Mas, definitivamente, o recurso unico é o dos emprestimos externos, baseados em concessões de explora-

ção agricola, industrial ou comercial, habilmente negociados e dependendo dum plano geral préviamente estudado.

Obtidos os recursos capitalistas, importa applicá los, administrá los conscienciosamente, para que o serão necessarios funcionarios competentes, tenham ou não o apoio dos directores dos seus partidos.

Quanto á solução imediata, embora transitoria, para o problema pendente das transferencias creio que é só uma: financiar a Provincia pela Metropole, a titulo de emprestimo; regularizar a distribuição das cambiais por um regimen em parte identico ao que os representantes dos interesses economicos de Angola propõem para aquela Provincia; obrigar o governo provincial a ocorrer ás suas necessidades com operações de crédito externo; e estabelecer com o banco emissor um *modus vivendi* especial, que lhe permita a unificação da moeda dentro da Provincia e um alargamento da sua circulação fiduciária.

Ora, para o conseguimento urgente destas soluções transitorias, cremos que o melhor caminho não será o da guerra aos bancos, desacreditando os. Foi identica guerra, iniciada em Angola, que deu origem a essa miseravel burla do «Angola e Metropole»,

cujos directores fizeram por aquela Provincia uma viagem triunfal, como se se tratasse de altas individualidades nacionais ou mundiais! Para, afinal, no regresso de tão elevadas honorarias, entrarem na cadeia como quaesquer gatunos!

E o que tornou possivel essa monstruosa *chantage* do «Angola e Metropole» foi, precisamente, a guerra que em Angola se pretendeu fazer ao banco emissor, áquele com quem a Colonia se tinha encontrado sempre, em dezenas de anos, áquele que lhe cedéra o seu crédito, que é muito, mas que não estava disposto a sacrificar-se em fantasias ou aventuras.

Por isso dizemos que nos não parece o melhor caminho o atribuir as culpas das dificuldades financeiras de Moçambique aos bancos e, em especial, ao banco emissor.

Julgamos que melhor seria levá-lo a agenciar os emprestimos externos, de que a Provincia carece, e dessa forma fortalecer-se-ia, implicitamente, o seu crédito, que tão uteis serviços pode prestar á Provincia.

Procedamos com calma e não snimemos com as nossas lutas as pretensões estranhas, que rondam os nossos dominios coloniais.

VIRGILIO PEREIRA DA COSTA.
Capitão

COMPANHIA DE DIAMANTES DE ANGOLA

(DIAMANG)

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Com o capital de Esc. 9.000.000\$00 (ouro)

Direito exclusivo de pesquisa e extracção de diamantes na Provincia de Angola, por concessão do respectivo Governo

Séde social: Rua dos Fanqueiros, 12-2.º — LISBOA

Telegramas: DIAMANG

Escritorio em Bruxelas, Londres e Nova York

Presidente do Conselho de Administração

Banco Nacional Ultramarino

Administrador-delegado: ERNESTO DE VILHENA

Representação e direcção técnica em Africa

Representante

Tenente-coronel Antonio Brandão de Melo

Caixa Postal 347

Teleg.: DIAMANG

Presidente dos Grupos Estrangeiros

Mr. Jean Jadot

Director técnico

Mr. H. T. Dickinson

LOANDA

DUNDO

LUNDA

UM PROBLEMA INTERESSANTE

A divisão da provincia de Moçambique

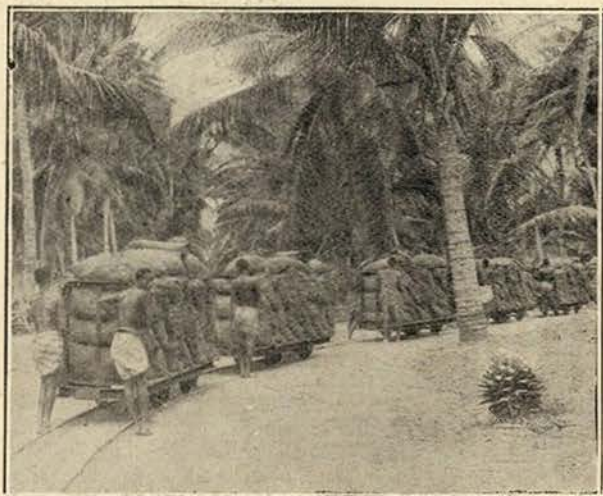
Eis um problema que as dolorosas circunstancias economicas em que a Provincia de Moçambique se encontra, vieram pôr em fóco: será necessario efectura-se a divisão da Provincia em dois governos independentes para que o progresso dos Distritos do norte não seja sacrificado aos interesses dos Distritos do Sul?

A «Gazeta das Colonias», não querendo emitir parecer sem ouvir previamente quem possa pronunciar-se

cias». — Em o numero de 16 do corrente do seu conceituadissimo jornal, foi publicada a representação que o «Gremio de Proprietarios e Agricultores da Zambezia», a que me honro de presidir, apresentou a S. Ex.^a o Ministro das Colonias pedindo-lhe, com todo o caracter de providencia indispensavel á salvação dos enormes interesses criados na parte norte da Provincia de Moçambique e, designadamente, da esplendida fazenda agricola que é o distrito de Quelima-

Que á testa das duas desejadas provincias coloquem um Alto Comissario, admitimo-lo, embora, e com fundo pesar o digo, as vantagens praticas da instituição não tenham correspondido ao que dela se esperava, assim como aceitamos qualquer outra formula de «ligação politica» que se julgar conveniente e de que de resto, o estrangeiro nos fornece frequentes exemplos — o Governador Geral da União da Africa do Sul é, cumulativamente, Alto Comissario para todo o grupo de colonias inglesas da Africa austral — mas o que reclamamos, e continuaremos a reclamar, com todas as forças e em todos os campos onde pudermos fazer ouvir a nossa voz, é que ao territorio dos actuais distritos do norte da provincia se assegure uma organização que lhes permita viver uma vida propria e independente e preparar o prospero futuro que lhes garantem os seus recursos naturais e a laboriosidade dos seus colonos, sem associação forçada a maneiras de pensar e actuar e a interesses radicalmente antagonicos com os seus proprios; associação tão nefasta que, tarde ou cedo, nos arrastará á ruina.

Reclamamos essa separação, em nome da sciencia da colonização, porque a actual unidade administrativa contraria absolutamente a manifesta diversidade de condições de «ordem fisica», de «ordem economica» e, até, «de ordem moral» que é patente entre o norte e o sul da colonia. Reclamamo-la porque, tendo conseguido criar na Zambezia, e o mesmo se está realizando no distrito de Moçambique, á custa de dezenas de milhares de contos e dos esforços energicos e persistentes de algumas gerações, a segun-



Companhia do Burôr — Transporte de Copa

pela opinião contrária, franqueia as suas colunas á discussão da causa, desde que em termos aceitaveis ela seja exposta. Agora, limita-se apenas a arquivar os depoimentos que já na imprensa diária foram feitos por ilustres individualidades que o nosso meio colonial escuta com o maior respeito e que marcam pelo seu valor.

O primeiro, consta duma carta enviada ao «Diario de Noticias» pelo sr. Ernesto de Vilhena, como representante do *Gremio de Proprietarios e Agricultores da Zambezia* e por aquele jornal publicada em 23 de Novembro do ano findo. O segundo, é apresentado nas colunas do mesmo jornal pelo sr. engenheiro Lisboa de Lima, em artigo de 4 de Dezembro.

A carta é a seguinte:

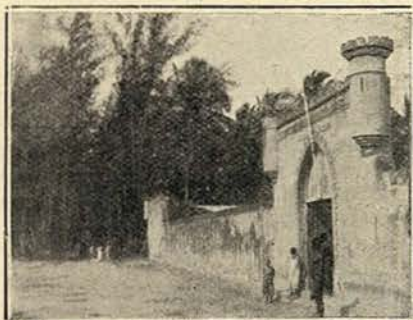
Sr. Director do «Diario de Noti-

ne, a separação deste territorio em uma provincia distinta e independente da restante e dotada com a indispensavel autonomia administrativa e financeira.

Em alguns jornais do dia 20, surgiu uma local com a apparencia de nota officiosa, mas que o não é, em que se condenava o facto de a alludida representação nada dizer sobre a necessaria ligação das duas provincias em que ficaria dividida, segundo os nossos desejos, o territorio português na Africa Oriental.

Permita-me V. que eu, em nome do Gremio, esclareça o assunto.

Não falou o Gremio essa ligação, porque se não propunha apresentar ao sr. ministro um plano de reorganização territorial e administrativa da actual provincia de Moçambique. Quiz, apenas, frisar a necessidade da separação, e isso fez.



Companhia do Borôr — Prado do Licundo

da fazenda agrícola do Ultramar português, depois de S. Tomé, e superior mesma a esta em área territorial e na diversidade e envergadura dos empreendimentos, nunca tais resultados foram devidamente apreciados; antes, pelo contrario, continuamos a ser considerados como filhos espúrios por uma administração que, seduzida pela já atraente civilização da Africa do Sul e pela vida facil e luxuosa da cidade alegre e cosmopolita que é a capital da Colonia, raramente se preocupa de conhecer e de acompanhar a vida da parte tropical da Provincia e de atender os legítimos interesses e representações.

Reclamamos, sr. director, porque estamos fartos de ver consumir milhões de libras em apetrechar um porto e um caminho de ferro para servir territorios que não são nossos, ao passo que as verdadeiras regiões produtoras da colonia continuam sem vias ferreas, sem melhoramentos de portos, sem estradas, sem serviços agrícolas e pecuarios dignos deste nome, abandonadas aos unicos esforços dos que nelas tão penosamente trabalham.

Estamos fartos de ver aumentar, em numero e em vencimentos, o funcionalismo da colonia e elevar a cifra das suas despesas improduttivas, á custa dos que criam riquezas, incessantemente chamados a pagar, pelo agravamento dos impostos e providencias congêneres, as liberalidades da administração publica.

Estamos fartos de ver discutir o problema financeiro, bancario e monetario da Provincia, sem que se descubra outra solução que não seja o agravar ainda mais as condições difíceis, contra as quais lutam os que produzem e exportam.

Estamos fartos de sentir os governos locais e os d Metropole impotentes para entrar no âmago de certas questões fundamentais, como seria, por exemplo, a reorganização dos serviços do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques, de forma a incutir-lhes os caracteres de uma exploração industrial em bases economicas.

Estamos fartos de ver discutir, sem conhecimento de causa e sob o dominio de um «parti pris» odioso, por um Conselho Legislativo em que ao Norte se não assegurou a representação a que tem direito, todas as suas mais importantes e vitais questões, e de vêr que são resolvidas, frequentemente, contra os mais rudimentares preceitos da sciencia financeira e economica, e, até, do mais vulgar bom senso.

Estamos fartos de sentir a Provincia indirectamente governada «em Lourenço Marques e para Lourenço Marques», por «comissões politicas» e

nucleos de associações mais ou menos secretas, em um arremedo ridiculo da Metropole.

Estamos, em suma, fartos e fartissimos de um estado de cousas que, prejudicando-nos, prejudica profundamente o futuro da colonia, e que ameaça eternizar-se.

O autor do decreto de 30 de setembro 1891, com uma intuição só propria de altos espiritos, previu, em uma epoca que podemos considerar remota, uma das necessidades vitais do vasto territorio de Moçambique, excessivamente desenvolvido em latitude geografica para que seja possi-

Se fosse necessario demonstrar que, sem plano bem definido de politica colonial, a que obedecesse toda a nossa acção administrativa nas colonias portuguesas, caminhamos em administração colonial para os cáos, bastava citar, como exemplo, o que se está passando em Moçambique, para darmos razão a todos quantos vêm pugnando por que se estabeleça um plano de politica colonial, com directrizes bem definidas e que, convertido em lei constitucional da Republica, obrigue todos ao seu acatamento.

Passou o tempo em que os direitos historicos de um país á posse de co-



Companhia do Borôr—Viveiro de palmeiras

vel administrá-lo convenientemente em organização unitaria Actualizemos esse diploma e um dos grandes problemas da Provincia ficará resolvido.

O Sul viverá contente e divertido da emigração do Transwaal e dos «five o'clock» da Polana; o Norte encontrará nos seus vastissimos campos de cana, nos palmares infundáveis, no sisal sem conto, no tabaco, no chá, nas suas minas de carvão, trabalhadas por uma relativamente densa e já educada população indigena, não só os recursos precisos á sua vida normal, como, ainda, os que lhe forem necesarios ao levantamento de capitais para o seu fomento.

Cada um mandará em sua casa, disporá do que lhe pertence e preparará o seu proprio futuro.

No fim de contas, o senso comum é ainda, como se vê, o melhor orientador de uma boa administração.

Sou de v., sr. Director, etc.

ERNESTO DE VILHENA.

* * *

O artigo do sr. Lisboa de Lima, por sua vez, põe a questão nos seguintes termos.

lonias de que era detentor bastavam para lhe garantir a sua posse.

Tal principio de direito passou de ha muito á historia.

Pora um país ter garantido o direito de continuar na posse das suas colonias, indispensavel passou a sér que, de facto, ele occupasse as diversas regiões que as constituíam, e nelas exercesse, em toda a sua plenitude, os seus direitos de soberania.

Depois da grande Guerra, que desde 1914 a 1918 convulsionou o mundo, um novo principio de direito se começa a esboçar, e se vai firmando, quanto a direitos de nações coloniais, em relação ás colonias cuja posse usufruem.

Considerando-se como necessario ao bem mundial que as nações coloniais promovam a maxima utilização das possibilidades das suas colonias, no sentido não só de abundantemente elas poderem suprir o mundo de certas materias primas que só em colonias se produzem, e de que o mundo industrial necessita, mas ainda no sentido de promoverem, pelos progressos da civilização nas suas colonias, que largos mercados para os produtos industriais da Europa e da America se abram, principalmente em

colonias da Africa, a opinião mundial começa a exigir das nações coloniais mais alguma coisa do que a occupação efectiva das suas colonias e a perfeita sujeição destas] a soberania da Mãe Patria.

A opinião mundial começa exigindo que uma cuidadosa administração colonial as encaminhe para a civilização que crie necessidades de larga importação; e as encaminhe para a maxima utilização das possibilidades da terra, que determine uma abundante exportação.

Só assim, afirmam os propagandistas do novo direito a aplicar ás nações coloniais, se conseguirá abrir novos mercados á produção industrial e obter na Europa e na America materias primas coloniais em abundancia para certas industrias, e, pela concorrência que essa abundancia cria obtê-las a preços que permitam baixar o dos productos que as utilizam.

Dessa forma se caminhará no mundo para uma vida economica mais desafogada, tornando-se possível ir melhorando a asfixiante situação que desde a Grande Guerra alguns países atravessam.

Este plano de politica colonial, que a opinião do mundo pretende impôr ás nações coloniais, cria a estas a imprescindível necessidade de orientar a administração das suas colonias segundo os principios desse novo direito, que vai criando opinião favoravel na Sociedade das Nações, como facilmente deduz quem, com atenção, tenha seguido o que ali se vai passando, e ao assunto de que nos occupamos possa interessar.

Como é, porém, possível a um país colonial orientar a administração das suas colonias segundo os principios do novo direito imposto ás nações com colonias sem que esse país, por seu turno, estabeleça um plano de politica colonial com directrizes perfeitamente definidas, plano cujos objectivos sejam precisamente aumentar o mais possível a produção das suas colonias e, como consequencia, as transformar em largos mercados de artigos de produção europeia, e especialmente de produção nacional?

E se, ao bem do mundo, a nova politica colonial interessa profundamente, nos principios em que ella se baseia está também o ressurgimento economico da nossa Patria; façamos obedecer a nossa politica colonial a tais principios e aquele ressurgimento está assegurado.

Pois qual é a unica solução para o nosso problema colonial e para o problema das dificuldades economicas e financeiras da Nação?

«Conseguir aumentar notavelmente a nossa produção colonial, e abrir largos mercados nas nossas colonias

á produção metropolitana».

Mas será possível conseguir tão almejada solução sem que todo o nosso trabalho pró-desenvolvimento colonial se oriente segundo um plano criteriosamente estabelecido? Sem que um plano de politica colonial se estabeleça e firme como lei constitucional da Republica e, portanto, intangível e inalteravel pelos detentores dos poderes coloniais do Estado, enquanto a Nação, representada pelo Parlamento, não entenda modifica-lo?

O que se está passando em Moçambique prova que a falta de um plano de politica colonial, com directrizes bem definidas, que obrigue governantes e governados, nos pode conduzir ao caos.

A essa falta se deve a gravissima situação que Moçambique atravessa, onde se atingiu um tal desequilibrio entre o montante de cambiais que a provincia recebe, da sua produção, do uso pelo Transvaal do porto e Caminho de Ferro de L. Marques, e ainda da permissão de recrutamento de mão de obra indigena para o Transvaal e para a Rhodesia, e o montante de cambiais de que precisa para pagar, — encargos da importação, encargos de capitais investidos nas explorações da colonia, e outros, — que a moeda local, como consequencia desse desequilibrio, já atingiu uma desvalorização de 80 0/0!!

Tal desvalorização, tornando proibitivas as transferencias do capital em moeda da provincia, fecha naturalmente os seus mercados á importação; impossibilita que novos capitais entrem na colonia para se applicarem ao desenvolvimento da utilização das possibilidades da terra; e perturba de tal modo as explorações

que á utilização dessas possibilidades já hoje se dedicam, que forçadamente poderá levar algumas á ruina, e quasi todas a reduzir a sua produção.

E' a inversão completa dos objectivos para que nos cumpre caminhar; é uma situação em perfeita contradicção com aquella que as nações coloniais se devem esforçar por criar ás suas colonias, de harmonia com o novo principio de direito que na Sociedade das Nações vai criando ambiente favoravel para que se fixe, e obrigue as nações coloniais, sob pena de, á nação colonial que tal direito não respeite, ser tirado o mandato sobre as suas colonias para a outra, considerada mais idonea, ser confiada.

E porque os produtores do norte da provincia de Moçambique, que são os que mais productos de exportação conseguem arrancar da terra, se sentem asfixiar com as consequencias de uma tal situação, de que não são responsáveis, mas de que são victimas; e vêm já anunciadas pelas elites do sul da provincia medidas, como providencias de salvação, que não só agravarão o mal em vez de o remediar, mas que constituirão mais um tremendo ataque aos produtores, cuja maioria não poderá resistir ás consequencias economicas das medidas preconizadas, só uma solução para os seus legitimos interesses encontram, e para os legitimos interesses gerais e do proprio Estado no norte de Moçambique: — a divisão da colonia em duas: a do Norte e a do Sul, economica e financeiramente independentes.

Em successivos artigos continuaremos a analisar a situação de Moçambique, e consideraremos a justiça dos desejos dos produtores do norte da Provincia e as vantagens que para o Estado traria a satisfação desses legitimos desejos.»

* * *

Apresentam-se, como se vê, argumentos dignos de ponderação para a divisão em duas da colonia de Moçambique.

O que terão a responder-lhes os partidarios da integridade da Provincia?

— Aguardamos as suas considerações.



Companhia Nacional
DE
PRODUTOS COLONIAIS, L. DA
Rua dos Fanqueiros, 15 — LISBOA
Transações sobre cacau,
café, cera, coconote e couros

Companhia Nacional de Navegação

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saidas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos de Africa Ocidental e Oriental

Saidas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos de Africa Ocidental

Saidas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para a Africa, unicamente para carga

FROTA DA COMPANHIA

PAQUETES

Nyassa.	8965 toneladas	Portugal	3998 toneladas	} Serviço de cabotagem
Angola.	8315 "	Luabo.	1385 "	
Lourenço Marques.	6355 >	Chinde.	1382 >	
Moçambique.	5771 "	Manica.	1116 >	
Africa	5491 >	Bolama.	985 >	
Pedro Comes.	5471 "	Ibo.	884 >	
Beira.	4973 "	Ambriz.	858 "	

VAPORE DE CARGA

Cubango, 8300 toneladas; S. Tomé, 6350 toneladas; Cabo Verde, 6200 toneladas; Dondo, 6000 toneladas; Congo, 5080 toneladas

REBOCADORE NO TEJO

"TEJO", "CABINDA" E "CONGO"

Todos os vapores desta Companhia tem frigoríficos, luz electrica, excellentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs. Passageiros viagens rápidas e cómodas.

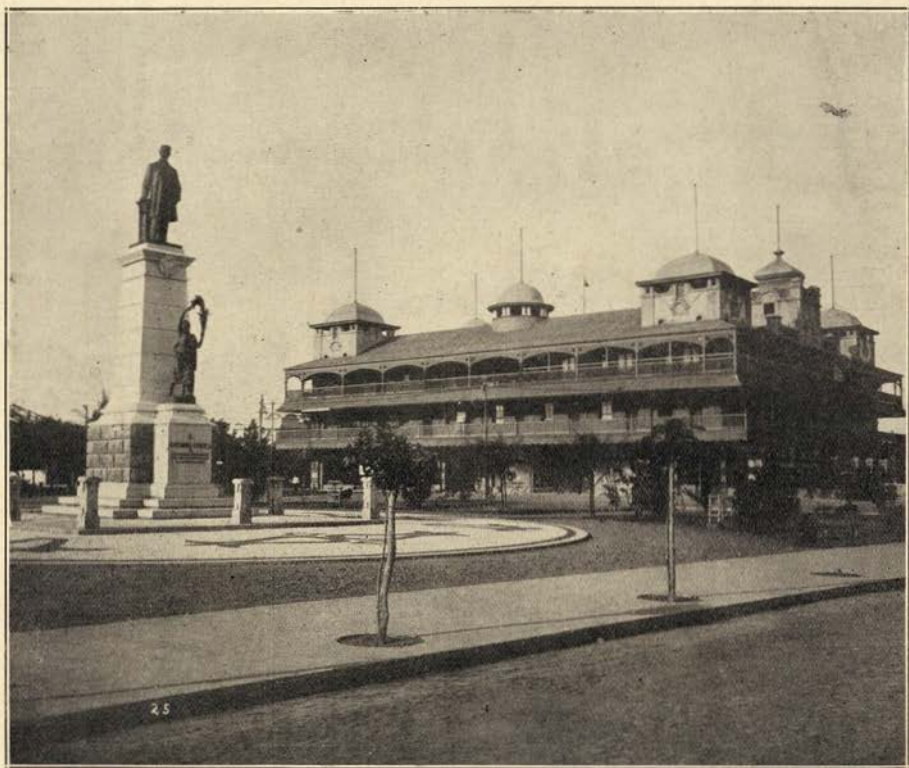
Escritórios da Companhia:

Rua do Comercio, 85 — LISBOA

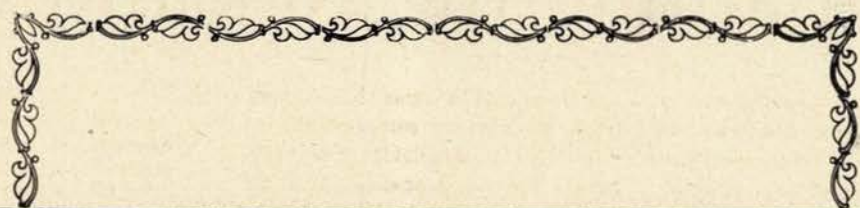

Rua da Nova Alfandega, 34 — PORTO

AGENTES: ANVERS, Eiffe & C., Quai van Dyck, 10 — HAMBURGO, E. Th. Lind, Alsterdam 39 Europahaus. — ROTTERDAM, H. van Krieken, P O B 662

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expediente, C. 1000 — Informações, C. 608 — Lesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços Medicos, C. 3202 — Engenheiros (Cais da Fundição), C. 3052 — Cais da Fundição, C. 2087 — Depósito e Armazem, C. 4012.



LOURENÇO MARQUES—A ESTATUA DE ANTONIO ENNES



Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

BANCO EMISSOR DAS COLÓNIAS

Séde — LISBOA — Rua do Comercio

Agencia — LISBOA — Cais do Sodré

Capital social: Esc. 48.000:00\$000

Capital realizado: Esc. 24.000:000\$00

Reservas: Esc. 34.000:000\$00

FILIAIS NO CONTINENTE — Aveiro, Barcelos, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Chaves, Coimbra, Covilhã, Elvas, Evora, Extremoz, Faro, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Lamego, Leiria, Olhão, Ovar, Penafiel, Portalegre, Portimão, Porto, Regua, Santarem, Setubal, Silves, Torres Vedras, Viana do Castelo, Vila Real de Traz-os-Montes, Vizeu

FILIAIS NAS ILHAS — Funchal (Madeira), Angra do Heroismo e Ponta Delgada (Açores)

FILIAIS NAS COLONIAS — AFRICA OCIDENTAL — S. Vicente de Cabo Verde, S. Tiago de Cabo Verde, Bissau, Bolama, Kinshasa (Congo Belga), S. Tomé, Príncipe, Cabinda, Loanda, Malange, Novo Redondo, Lobito, Benguela, Vila Silva Porto, Mossamedes, Lubango

AFRICA ORIENTAL — Beira, L. Marques, Inhambane, Chinde, Tete, Quelimane Moçambique e Ibo

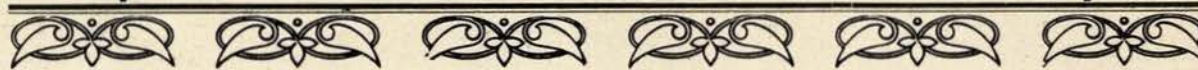
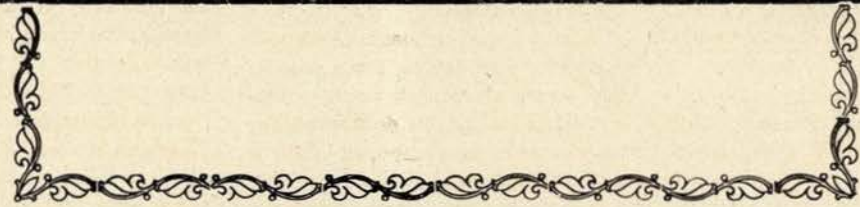
INDIA — Nova Gôa, Mormugão e Bombaim (India inglesa) CHINA — Macau TIMOR — Dilly

FILIAIS NO BRASIL — Rio de Janeiro, S. Paulo, Pernambuco, Pará e Manáus

FILIAIS NA EUROPA — Londres, 9 Bishopsgate E. — Paris, 8, rue du Helder

AGENCIA NOS ESTADOS UNIDOS — New-York, 93, Liberty Street

Operações bancarias de toda a especie no continente, ilhas adjacentes,
Colónias, Brasil e restantes países estrangeiros



Companhia de Moçambique

Da interessante exposição que a Companhia de Moçambique acaba de distribuir pelos seus acionistas sobre os resultados economicos e administrativos da gerência da mesma Companhia no ano de 1924 vamos transcrever alguns esclarecimentos e informações que pela sua importância muito convem tornar conhecidos.

E' o que, com muita satisfação, fazemos hoje, visto tratar-se de uma Companhia que não cessa de empregar os seus esforços e capitais na valorização e no desenvolvimento de uma parte do territorio colonial português, cuja administração lhe foi confiada numa época já distante, e cujo progresso é a ela unicamente devido.

Começando pois pelo movimento comercial, teve este um aumento de Esc. 6.480.381\$000 sobre o ano anterior, abrangendo as operações de importação, exportação, reexportação, baldeação, transito e cabotagem.

Durante o ano em referencia entraram no porto da Beira, já hoje um dos primeiros da Africa do Sul, 471 navios de longo curso e de grande cabotagem, os quais transportaram para o referido porto 137.353 toneladas de carga, ou seja mais de 55.071 do que no ano anterior, elevando-se a sua tonelagem bruta a 1.609.944 toneladas.

Tendo sido até ha pouco o açúcar e o milho os principais produtos agricolas do território de Manica e Sofala, já hoje pode juntar-se o algodão, mercê da intensa e bem dirigida campanha contra a monocultura que os funcionarios da Companhia de Moçambique tem desenvolvido nas regiões apropriadas, consagrando se actualmente á cultura gossipina vastos terrenos, muitos dos quais ainda há pouco eram ocupados por milharais.

Assim, de 31 hectares cultivados em 1921 e de uma produção de 21 toneladas de algodão com semente, subiu a area cultivada pelos agricultores europeus a 5.348 hectares e a produção atingiu em 1924, 1.633 toneladas.

Adicionando a estas 1.633 toneladas de algodão com semente as 2.153 que foram colhidas pelos indigenas, elevou-se a produção total do Território a 3.786 toneladas contra 1.073 no ano anterior.

Ainda relativamente ao algodão convem dizer que foi muito apreciado nos mercados europeus o algodão em rama do Território da Companhia de Moçambique, sendo muito regular o comprimento da fibra.

Quanto ao milho, apesar da area cultivada ter sido inferior á de 1923, devido a um maior rendimento dos terrenos applicados á cultura deste cereal, a colheita de 1924 excedeu todas as anteriores como se vê do seguinte quadro:

1919/20	—	34.675 toneladas
1920/21	—	36.380 »
1921/22	—	25.426 »
1922/23	—	46.542 »
1923/24	—	49.285 »

Tambem a produção do açúcar teve um acrescimo muito apreciavel podendo considerar-se um novo *record*, pois passou de 33.238 toneladas em 1923 para 33.822 com o valor de Esc. 2.792.603\$00 (ouro).

No capitulo relativo á criação de gado, uma das riquezas do Território nota-se um aumento de 13.359 cabeças sobre o ano anterior, para o qual concorreu o gado lanigero.

Quanto ao serviço de minas, continuou a *Andrada Mines Ltd.*, a explorar as aluviões por meio de dragagem, tendo a produção sido superior á do ano anterior.

A *Manica Trus Ltd.* continuou tambem as pesquisas de carvão em Vila Machado e de petroleo em Inhanga não tendo ainda chegado a conclusões definitivas.

E se o desenvolvimento de um país é devido, sem duvida, á sua população, então ainda neste ponto o Território da Companhia de Moçambique merece referencia especial, visto o aumento de 9.321 individuos que teve no ano a que nos estamos referindo, aumento que se reparte pelo seguinte número de habitantes:

	1924	1923
Branços	— 3.033	— 2.354
Asiaticos	— 1.262	— 1.434
Mestiços	— 1.592	— 1.190
Negros	— 291.463	— 283.061
	297.350	288.039

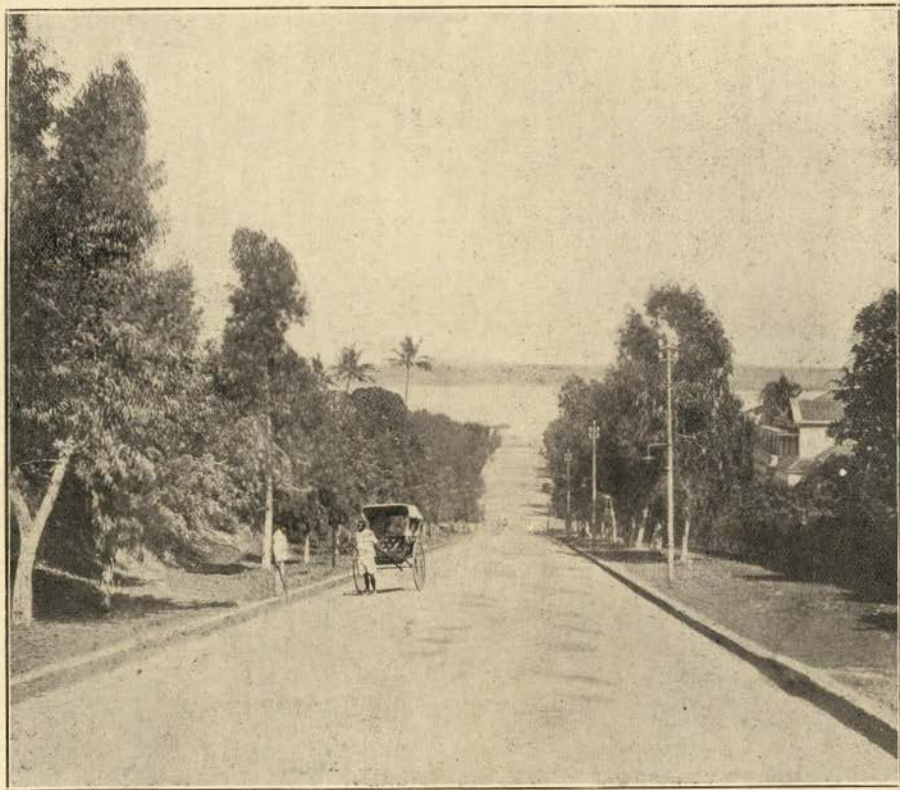
Diferença para mais 9.311

Quanto á mão de obra indigena, um dos problemas mais importantes da administração do Território, em 1924 foram 95.682 os contratos de prestação de serviço realizado com trabalhadores indigenas, ou mais 2071 do que em 1923, elevando-se os jornais distribuidos a 10.310:427 com a seguinte distribuição:

Nos serviços da Companhia de Moçambique	593.125
Na agricultura e pecuaria	3.015.867
Na industria açucareira	3.019.026
Nas minas	20.531
Em diversas outras occupaões	3.661.978

E' tempo diz muito judiciosamente a administração da Companhia de Moçambique na sua exposição de os agricultores do Território se juntarem numa ou mais sociedades de engajamento de serviços, como se faz nas colonias visinhas, afim de que mais eficazmente passem ir buscá los ás regiões onde mais abundam, para serem empregados naquelas onde a maior actividade agricola e industrial, dispensando a Repartição do Trabalho Indigena a essas sociedades todo o auxilio possivel, sem prejuizo dos seus serviços de assistência ao indigena de estatística e de fiscalização.

Devemos ainda algumas palavras de simpatia ás sociedades que se encontram estabelecidas no Território de Manica e Sofala e entre as quais e destacam pela sua importância, aturados trabalhos e grandes empreendimentos, a Companhia Colonial do Buzi, a *Sera Sugar Estates Ltd.*, e *The Mozambique Industrial & Commercial C.º Ltd.* e a *Trans-Zambezia Railway C.º* ás quais, bem como ás restantes que aqui não citamos por carência de espaço, está reservado, sem duvida, um largo e prospero futuro.



MOÇAMBIQUE — UMA RUA DA CIDADE DE LOURENÇO MARQUES

Um bom exemplo da actividade portuguesa em Moçambique

A «SOCIEDADE AGRICOLA DO MEZINGAZE»

DE entre as numerosas e florescentes propriedades agrícolas que constituem a região de Chimoio, do Territorio da Companhia de Moçambique, destaca-se, não só pelas suas belezas naturais como pelo esplendido aproveitamento dos seus terrenos e esmerado cuidado das suas culturas, a Sociedade Agricola do Mezingaze, que tem por vizinhas a União Agricola L.^a e a Sociedade Agricola do Bandama L.^a todas com fertilissimos campos escrupulosos e conscientemente aproveitados, numa insofismavel demonstração das qualidades de trabalho e de iniciativa que tanto distinguem o colono português, ainda que contra elas se levantem as campanhas e as injurias faceis de rebater ante a constatação eloquente do que tem sido o seu esforço nas inóspitas paragens africanas.

A principal cultura da Sociedade Agricola do Mezingaze é a do tabaco, seguindo-se lhe em ordem decrescente de produção, o algodão e o milho sem falar nos productos hortícolas e naqueles destinados ao consumo privativo do pessoal. E' de 4.000 hectares a area da Sociedade Agricola do Mezingaze, 600 dos quais se encontram completamente destroncados.

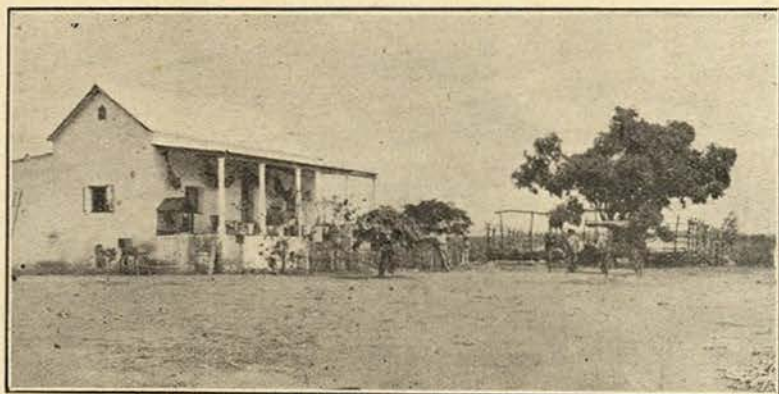
Constituida pelos socios José Fernandes Caeiro e Bernardino Lopes de Figueiredo, a iniciativa e o esforço dos seus possuidores tem levado aquela propriedade a ponto de produzir numa média anual 15.000 sacos de milho, que representam 1.350 toneladas. E maior seria a sua produção, maior a area destroncada, se o imprescindivel elemento que se chama a mão de obra não falhasse em anos consecutivos com prejuizos e obstaculos continuos.

A escassez de mão de obra fornecida pelos agentes recrutadores da Companhia, agravada com as dificuldades de aclimação dos contingen-

tes recrutados fóra do Territorio, colocam a agricultura em sérios embaraços para ocorrer aos trabalhos dos campos nomeadamente o das sachas nos algodoads e o da capação da planta do tabaco, operação permanente e meticolosa que envolve em si o dispendio de grande numero de braços que são furtados a outros trabalhos tambem indispensaveis.

O indigena é na generalidade reni-

balha com indigenas. E para se constituir uma propriedade agricola, desde a «destronea» até á sua perfeita exploração, quanto dispendio de energia foi preciso, quantas canseiras se impuzeram, pois que o branco, para dar exemplo e para zelar, trabalha, não como um mouro como é vulgar dizer-se, mas como os indigenas que dirige, pessoalmente, de sol a sol, sob as ardencias africanas, para ás vezes



Casa de habitação

tente ao minimo dispendio de esforço que não seja o das «climas» domesticas, que, na maioria dos casos, entregam ao cuidado das mulheres enquanto eles fumam á porta das palhotas e embalam os filhos, senhores amimados e refastelados nas digestões demoradas da farinha e do arroz quando não ficam entorpecidos pelos vapores do «pome» que bebem com sofreguidão, sem a delicadeza bachanica de se embriagarem pelo gosto de beberem, antes, como dizia o nosso Antonio Ennes, bebendo de proposito para se embriagarem.

Só quem em Africa permaneceu durante algum tempo pode avaliar o paciente esforço e a perseverança que se torna necessaria a quem tra-

chegar o fim da colheita e ver inutilizado, pelos caprichos da natureza, o seu esforço de um ano, os seus roditos agricolas de longos meses...

Mas deixem a divagação e voltemos ao nosso Mezingaze, cortado a meio pelo lindo rio do mesmo, com fragas pitorescas e murmurios de quedas de agua cristalina e cantante sob a ramaria copada e verdejante que lhe sombreia as margens... Aqui e acolá talhões demarcados e vegetação diferente: aqui algodão, acolá tabaco, mais além milho, aqui mais proximo feijão, amendoim, café e, rodeando a casa de habitação, a horta viçosa em cujos corregos a agua, vinda da nóra serpenteia, levando ás

raizes os elementos da seiva que o frotalee, cria, desenvolve...

Mais longe ergue-se altaneiro, em plena planície que um horizonte de cabeços e montes emoldura, um amplo edificio em alvenaria de tijolos produzidos na «farm» (passe o anglicismo). Estão nele instaladas as estufas de secagem da folha do tabaco.

Ao longo das paredes, grossos tubos de zinco conduzem as ondas caloríferas que a fornalha exterior produz, e ao lado norte, bem alta e direita, a chaminé fumegante põe no meio da campina um cunho interessante de industria em ligação com a agricultura. E, pelo campo imenso, sente-se o resfolegar do tractor e os mugidos dos «tiros» de bois que arrastam as pesadas alfaias complicadas que o modernismo da civilização levou até ao interior da Africa.

A gleba esta sendo sulcada, revolvida, pelos discos das charruas; vem depois a grade e aqueles semeadores são simples e tão complicados simul-

taneamente, que um só homem os governa poupando o trabalho de muitos braços. E na faina das sachas, por entre a verdura das plantas crescendo' agitam-se os troncos rédios da pretalhada de cujo peito sobe a dolercia das canções indigenas.

Mas sôa a «charrilha», e, á uma, pretos e brancos, hei-los que vão, ferramenta ao ombro, á refeição que os espera e, depois, á sesta com que a rematam. E tudo isso recomeça dia após dia, sempre com cuidado na geada, ou sob o temor da chuva in-



tensa, ou de séca demorada, numa ansiedade pelo futuro da colheita que começa. Depois o transporte dos sacos, do algodão alvissimo ou do tabaco louro, tão louro que faz lembrar as cearas maduras dos campos da nossa terra. . Por fim, é o comboio que passa e que arrasta para o porto, donde seguem para os mercados de destino, os produtos que são os filhos de tanto sacrificio, de tanto trabalho sob as ardencias de um sol tropical, no isolamento dum sertão em que a Patria se afirma pujante de seiva na sacrificada, mas robusta, colonização efectuada pelos seus filhos.

Além, na Africa, o homem faz-se de rosto para o solo, rasgando-lhe o ventre com a enxada, pondo a descoberto as riquezas que ele só dá a quem sobre ele deixe cair as bagas fecundantes de um suor de trabalhos...

É assim a vida na Sociedade Agricola do Mezingaze...

X. X. X.

Santos Machado & C.^a, L.^{da}

Comissões e Consignações

Importadores e Exportadores para Africa e Brazil. Representantes dos principais centros fabris, nacionais e estrangeiros

Rua do Bomjardim, 345—PORTO—(PORTUGAL)

Endereço telegrafico: SAMALI — Telefone, 2482

Agencias em: CABO VERDE -- Praia, S. Vicente e Ilha do Fogo. -- GUINÉ -- Bissau e Bolama. -- S. THOMÉ E PRINCIPE -- S. Thomé. -- ANGOLA -- Loanda, Ambriz, Malange, Benguela, Mossamedes e Sá da Bandeira (Lubango). -- AFRICA ORIENTAL -- LOURENÇO MARQUES -- Manjacaze.

aceitam agentes onde não os tiverem.

Telegramas
CAPA



COMPANHIA AGRICOLA-PECUARIA DE ANGOLA

SOCIEDADE ANONIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

ANTIGA SECÇÃO DE CEREAES DO

Fomento Geral d'Angola

CULTURA DE CEREAES

CREAÇÃO E APERFEIÇAMENTO DE GADO

INSTALAÇÕES

EM

LOANDA, BENGUELA, HUAMBO, LUBANGO,

CALULO, CHINGUAR, LUIMBALE, ANDULO, QUIPINGO, CHIBIA, GAMBOS etc.

CAPITAL E^{sc}. 9000:000\$ 00

SEDE EM LISBOA: *Rua dos Fanqueiros 12, 2º*

TELEFONES: C.º 480 e C.º 970

Telefone: 2249-Central

Endereço telegrafico:

Lisboa — GENGUBA

Loanda — FUBA

Dondo — COCONOTE



Beltrão, Pena & C.^a

LIMITADA

Generos Coloniais

LOANDA

DONDO

e

LISBOA

Rua Madalena, 66-1.º

RICARDO PIRES & C.^A

LISBOA

RUA DA GLORIA, 72, 1.º D.º

End. tel.º — Amendoense

AFRICA

Loanda—Caixa postal 338

End.º tel.º—Tabacos—Silvares

INDUSTRIAL FRIGORIFICA Fabrica de Gelo e Refrigerantes — (Fornecimento de gelo, a vapores e de peixe congelado, na linha ferrea Loanda-Maiange)

EMPRESA DOS TABACOS DE ANGOLA Fabrico mecanico aperfeiçoado de picados, cigarros e charutos

IMPORTADORES

SERRALHERIA MECANICA

EXPORTADORES

Societarios
de:

Elias & Pires, Ltd., em Luca — com filiais de permuta nas regiões de café.
Sociedade Agricola e Industrial de Camoma, Ltd. — (Agricultura).
Empresa Pecuaria do Rio Tapada, Ltd., no Lobito e Egipto — (creação de gado e cultura d'algodão e palmares).
Machada & Ricardo nos Salles — Cultura de Palmares).

P. Santos Gil, Limitada

Importadores de Material Telegrafico e Material Ferro-Viário de toda a espécie:
LOCOMOTIVAS, ZORRAS AUTOMÓVEIS, CARRUAGENS, TRACTORES AGRICOLAS, ETC.

Conserva stocks permanentes para entrega imediata

FABRICANTES | *Koppel Industrial Car & Equipment Co., Ltd.*
| *Pennsylvania Car and Manufacturing Comp.^{na}*

Secção de construções

Ladrilhos e Azulejos em lindos desenhos e cores Muralo «Murite», preservativos de madeiras em variadas cores, telhas e chapas de asbestos, etc., das melhores marcas.

Secção de Madeiras

Possuimos em armazem, para entrega imediata, madeiras da Provincia das melhores qualidades, em pranchões, barrotos e taboas, assim como travessas para caminhos de ferro, paus para minas, etc.

Secção de Productos

Compramos e exportamos toda a qualidade de productos da Provincia, tais como: Milho, Mapira, Copra, Amendoim, etc.

Estancias e Armazens Alfandegados ao Kilo- metro 1 para Deposito de Mercadorias.

Officinas de Serração, Fabrica de Mobílias, Portas, Janelas, Aros, etc. movidas a Electricidade.

TELEFONES | Escritorio 400
| Estancia 493

LOURENÇO MARQUES

SÁ LEITÃO & C.^A L. DA R. DA MADALENA, 45, I.^o
LISBOA
— Teleg.: "MONDEGO" — Lisboa —

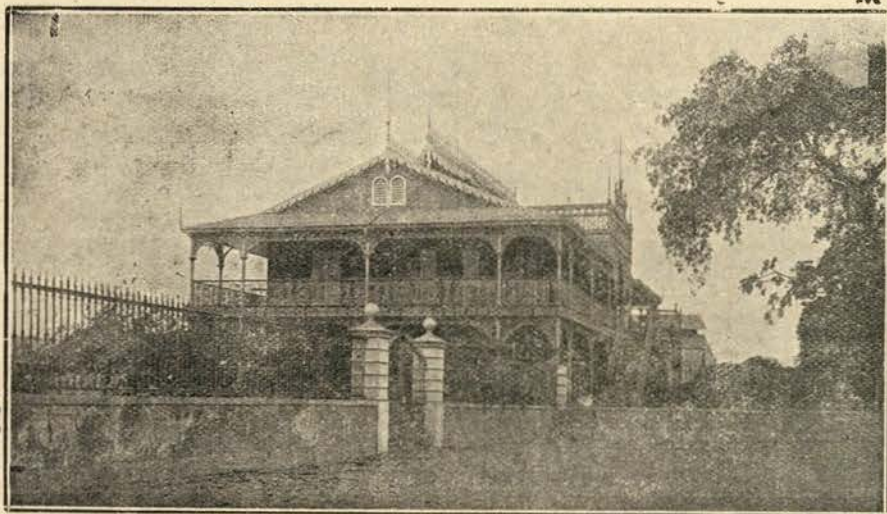
Importação e Exportação

directa das suas casas em ÁFRICA de todos os productos de ANGOLA (Africa Ocidental Portuguesa)

Café, Cacau,
Coconote, Oleo de
palma, Urzela,
Borracha, Cera de
abelha, Goma
copal, Marfim etc.

Em deposito para
fornecimentos:

Fazendas, Quinquilharias,
Géneros alimentícios, Fer-
ramentas, Vinhos, Oleos e
variadissimos artigos da in-
dustria nacional e estran-
geira



DEPENDENCIAS DE LOANDA

FOMENTO GERAL DE ANGOLA

(FOGERANG)

Sociedade Anonima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL: ESC. 5.400.000\$00

Empreendimentos agricolas, pecuarios, comerciais, industriais e financeiros, em Angola, directamente ou por meio de empresas que dêles especialmente se ocupem

Sociedades filiais já organizadas :

Companhia de Pescarias de Angola — Capital 1.000.000\$00

Companhia Agricolo-Pecuaria de Angola — Capital 9.000.000\$00

Sindicato para o estudo do Tabaco em Angola — Capital 1.650.000\$00

Sociedades filiais em organização: Para exploração do algodão e exploração de oleaginosos

Séde: Rua dos Fanqueiros, 12 — LISBOA

End. teleg.: FOGERANG

Presidente do Conselho de Administração

HENRY BURNAY & C.^a

Administrador-Delegado

ERNESTO DE VILHENA

Administrador-Delegado em Africa:

Coronel EDUARDO MARQUES

Loanda, C. P. 332

End. telegrafico: FOGERANG

Missões de estudo em varias regiões da Provincia

Companhia do Amboim

Séde — Rua dos Correeiros, 70

LISBOA

Explorações agricolas
em Angola

(Amboim, Hanha do Norte (Lobito)
e Bailundo

Representação em Loanda,
Porto Amboim e Benguela

COMPANHIA

DO

Caminho de Ferro do Amboim

Séde — Rua dos Correeiros, 70

LISBOA

Concessionaria
do

Caminho de Ferro
do Amboim

e do porto de Porto Amboim

Distância de Porto Amboim a Gabela 128 kilom.
Kilometros construidos 80

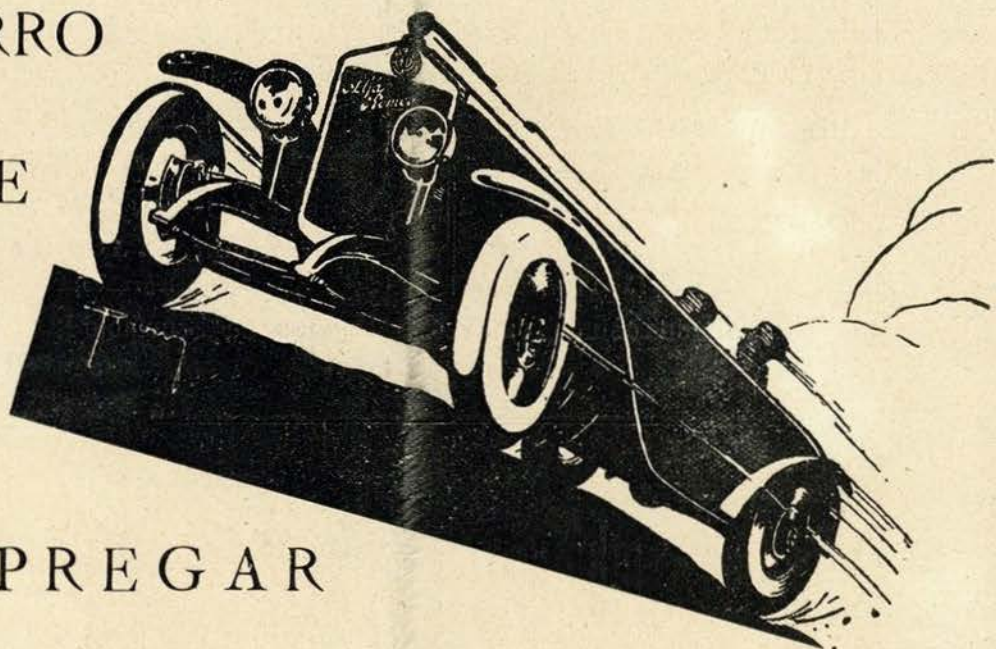
Representação em Loanda e Porto Amboim

A VELOCIDADE

NUNCA FALTARA' AO

CARRO

QUE



EMPREGAR

Auto-Gazo

A MELHOR

GAZOLINA

VACUUM OIL COMPANY