

Rev.

257

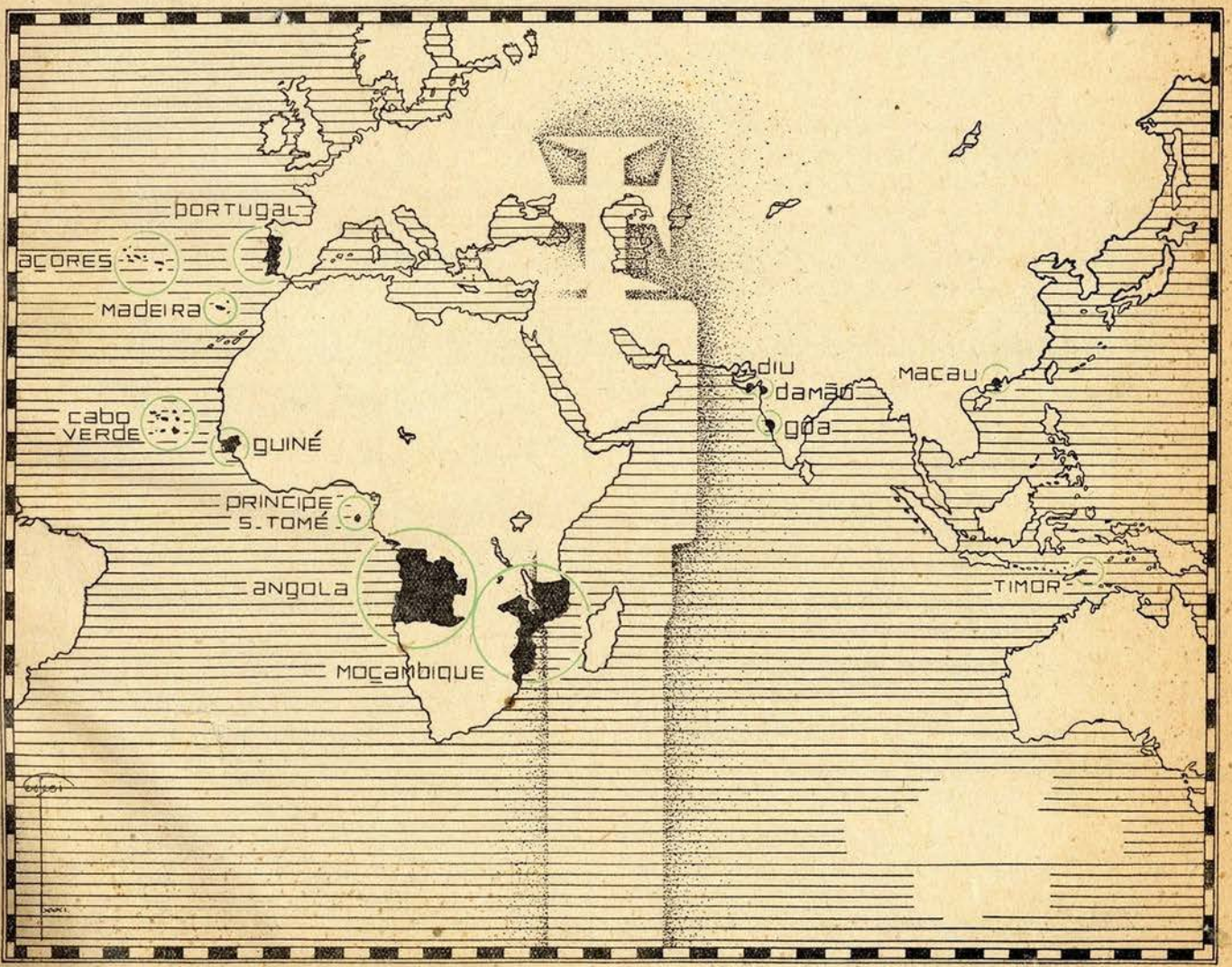
A

257

PORTUGAL COLONIAL

N.º 11

Janeiro - 1932



Revista mensal de propaganda e
expansão do Império Português

Companhia do Sul de Angola

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, com o Capital

Autorizado—Esc. 10.000.000\$00

Subscrito — Esc. 6.000.000\$00

SEDE SOCIAL

Lisboa—R. Vitor Cordon, 12-1.º

Telef. 2 4174 — End. Tel. *SULANGOLA*

SEDE EM ÁFRICA

MOSSAMEDES—África Ocidental

EXPLORAÇÕES

PESCA—Baía das Moscas, Mos-

sâmedes—Praia Amélia, Pôrto

Alexandre

Fabrico de Conservas, Farínhas e Óleos de Peixe, Pasta Azotada—Fábrica AFRICANA

— Mossâmedes

AGRICULTURA E CRIAÇÃO DE GADO

Mossâmedes, Giraul, S. Nicolau,

S. João do Sul, Caroca e Pinda

Companhia de Mossâmedes

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, com o Capital

Autorizado—Esc. 20.000.000\$00

Subscrito — Esc. 13.995.000\$00

SEDE SOCIAL

Lisboa—R. Vitor Cordon, 12-1.º

Telefone: 2 4174

SEDE DO COMITÊ FINANCEIRO

na Banque des Interets Français

23, Rue Louis le Grand — PARIS

SEDE EM ÁFRICA

SÁ DA BANDEIRA—(Lubango)

Criação e Comércio de ga-

dos—Explorações agrícolas

— Instalações no *Lubango,*

Tchipa, Ediva, Palanca, Culue-

que e Tchifito

Venancio Guimarães & C.^a Lubango

Filiais em Mossâmedes, Humpata e Humbe

Escritório em LISBOA — R. de S. Julião, 93, 1.º

ENDERÊÇO TELEGRÁFICO: VOUGA

COMÉRCIO GERAL, AGRICULTURA, PECUÁRIA E INDÚSTRIA

Sócios-gerentes da EMPRESA CAHOLO, L.DA (Fornos de cal e moagem de cereais)

Agricultores no BENTIABA (Fazenda Algodoeira da PUPA)

Exportadores de gado bovino e peixe seco

REPRESENTANTES NOS DISTRITOS DA HUILA E DE MOSSÂMEDES DE:

Vacuum Oil Company

Fábrica de Tabacos Ultramarina

Automóveis e camions «FORD»

Máquinas de escrever «REMINGTON»

REPRESENTANTES NO DISTRITO DA HUILA DE:

Burrell & C.º

Companhia de Seguros «TAGUS»

Lotarias de Angola

COMPANHIA PRODUTORA DE MALTE E CERVEJA PORTUGALIA

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

CAPITAL ESC. 6.000.000\$00

ANTIGA FÁBRICA «GERMANIA»

115, AVENIDA ALMIRANTE REIS

LISBOA

Endereço telegráfico: PORTUGALIA-LISBOA

TELEFONES P. B. X. { DIRECÇÃO N. 298
EXPEDIENTE N. 1699

CÓDIGO TELEGRÁFICO: RIBEIRO

GRAND-PRIX — EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DO RIO DE JANEIRO, DE 1923 E SEVILHA, DE 1930

Prefiram as nossas acreditadas marcas de cerveja

«PORTUGALIA» e «PRETA»

(Tipo Munich)



Revista de propaganda
e
expansão colonial

DIRECTOR
HENRIQUE GALVÃO
REDACTOR-PRINCIPAL
J. DA FONSECA FERREIRA
EDITOR
ANTÔNIO PEDRO MURALHA

SEDE
RUA DA CONCEIÇÃO, 35, 1.º
Endereço Telegráfico
«MINERVA»
TEL. 2 4253
Propriedade da Empresa
PORTUGAL COLONIAL

PREÇO AVULSO
Metrópole..... 3\$00
Colónias..... 4\$00
(ASSINATURAS)
Metrópole (6 meses)... 18\$00
Colónias (6 meses)... 24\$00

COMPOSTO E IMPRESSO
OTTOSGRAFICA LIMITADA
Conde Barão, 50 — LISBOA
Visado pela Comissão de Censura

Uma carta mensal

de Portugal para as Colónias

Pelo dr.
Agostinho
de
Campos

É bom ver isso do jornal francês Capital, de 31 de Dezembro último. Não o tenho à mão, nem sei como obtê-lo; sei apenas, por transcrições de outro diário parisiense, que vem lá um artigo em que o ilustre sr. José Caillaux, ex-ministro das Finanças de França, mostra que a era da grande indústria europeia provocou um excesso de população que se torna agora difícil alimentar, mas poderia ser desviada para o Continente Negro.

O famoso político francês cita a propósito a frase de Onésimo Reclus, posta há vinte e cinco anos como título a uma das suas brochuras: Larguemos a Ásia, e tomemos a África; e, con-

siderando profético este conselho, glosa-o e desenvolve-o nos seguintes termos:

«Nestes nossos tempos, em que a Ásia se esquivava e não vêem todos a significação daquele alvitre?...»

É por aí fora, no seu estilo algo retorcido, o sr. Caillaux entende que seria para a Europa um «alto empreendimento», capaz de electrizar o velho Continente unido assim por «uma ideia-fôrça», ir compondo em África «um segmento do Planeta onde se combinam todos os elementos da existência económica, e que ficaria tão independente dos Estados-Unidos, que já transbordam para o Pacífico, como da Rússia, orientada para a Ásia».

Na curta transcrição que temos presente não vemos claramente definido o pensamento do sr. Caillaux; mas, lembrando-nos de que, durante a Grande Guerra, esse político francês foi suspeito de simpatias germânicas, achamos particular sabor a algumas frases do seu artigo que vamos apresentar no original, para serem mais certamente apreciadas. Entende o antigo presidente do conselho que, comparada com essa «alta em-

prêsa» de despejar a Europa sobre a África, sont misère les mirifiques conceptions des dictateurs qui gîtent à notre Est, ou des capitaines d'industrie qui travaillent à notre Ouest.

Os ditadores situados a Leste não podem deixar de ser os Russos e notre Est é, portanto, o Leste da França... e da Alemanha. Aquele «notre» aplicado aos dois países em conjunto é saboroso, e muito significativo não só dos sentimentos do sr. Caillaux, mas também do sentido do artigo. Quanto aos capitães de indústria que trabalham «à notre Ouest» está o leitor a ler connosco que se trata dos Ingleses e da Inglaterra, cujos esforços para se desenvencilhar da sua crise o sr. Caillaux trata com manifesto desprezo.

Agora tenhamos em vista o seguinte: que o andaime em que se vinha trabalhando ainda fia um ano, sob a direcção do empreiteiro sr. Briand, na construção da «Pan-Europa», ou «União Europeia», ficou parado e vazio pouco acima dos alicerces. Veio a crise, ou agravou-se o mal-estar económico, as barreiras alfandegárias treparam quasi até às estrélas e a Pan-Europa fez... pan!, como quem diz que estoivrou. Cada um trata de si, o primeiro artigo deste tratamento consiste em tratar os outros o pior possível, e foi esta a União Europeia que por enquanto se pôde arranjar.

Já sabemos que nesse malogrado projecto se ia insinuando a ideia de que as colónias, principalmente as de África, seriam administradas em comum pela Europa unida, o que logo pôs a pedra no sapato das potências coloniais de «interesses limitados», visto ser este o nome que dão as nações que mandam às que estas julgam fadadas apenas para obedecer.

Agora, prejudicada na grande tormenta a grande nau da União Europeia, aparece-nos o sr. Caillaux com uma ideia muito interessante, que se pode resumir assim: convém que a França se entenda com a Alemanha, por cima da Rússia, da Inglaterra e de quem mais apareça ou convenha. Mas, para um bom entendimento da França com a Alemanha é preciso procurar quem faça a respectiva despesa, visto que a França não e de puxar pelos cordões à bolsa.

¿Não está ali para baixo, a África vazia? ¿Não ensinou Bismarck o bom caminho noutro tempo, empurrando quanto pôde a França para a África, e distraíndo-a assim da Alsácia-Lorena depois de 1870?

Se não é esta a ideia profunda do sr. Caillaux, as suas frases de superfície não têm leitura satisfatória. Se há países na Europa onde a grande indústria provocou excessos de população, que neste momento não têm saída, a Alemanha figura à cabeça do rol. A França, que não é desses, visto

que a sua população estaciona ou diminui, (além de que a dose de crise universal que lhe compete se mostra das mais atenuadas e amenas), tem na África do Norte, Central e Ocidental as grandes talhadas que sabemos, alguma das quais é por sinal ex-alemã.

E então quê? Restituição espontânea? Fraco remédio, porque a natureza ou o clima do Camarão não é favorável à transplantação da raça branca.

Condomínio franco-alemão no norte de África — Argélia, Tunis, Marrocos? Não se acredita facilmente que o povo francês, tão apegado já à ideia do Império, esteja disposto a sancionar tão bela dádiva, tanto mais que o norte de África, quasi todo francês, é a melhor sucursal da França para efeitos de guerra e defesa nacional, como viveiro de soldados organizado e muito à mão.

¿Qual será então a ideia esconsa do ex-ministro? Obter da Inglaterra o assentimento à devolução geral das antigas colónias alemãs da África? Também não se vê nelas escape ou desembargo suficiente para o excesso de população europeia, dada a feição climática do Leste e Oeste ex-alemãs...

Em certo sentido a África parece já suficientemente europeia, visto que na sua partilha sopetearam a França, a Inglaterra, a Itália, a Bélgica, a Espanha, além de nós, Portugueses, primeiros desbravadores e ocupantes. Mas compreende-se que um estadista europeu em férias veja ainda ali uma possibilidade de arranjo para as mil dificuldades com que a Europa se encontra a braços, e que não sabe resolver em si e por si mesma.

O que é preciso é entendê-lo bem. E, à bon entendeur, salut!...

Governador de Cabo Verde

Regressou a Cabo Verde depois dum curto estágio na Metrópole onde veio conferenciar com o Ministro sobre assuntos relativos à Colónia o sr. capitão Amadeu de Figueiredo, Governador de Cabo Verde.

Degredados nas Colónias

O Sr. Ministro das Colónias determinou que não fossem recebidos mais degredados em Angola, enquanto o problema não fôsse resolvido por quem de direito de forma a não se prolongar mais o vergonhoso espectáculo dum povoamento feito em parte por degredados.

Esta notícia pode considerar-se sensacional e vem de encontro a uma aspiração de todos os que sinceramente se interessam pela causa colonial. Angola deixará de ser, finalmente, o vasadoiro de criminosos e libertar-se há duma colonização penal que tem sido um dos males que mais a têm alligido.

Consta-nos que os últimos degredados chamados a Loanda já não foram recebidos.

Projecto de Fomento Geral d'Angola,

por colaboração do Estado com as iniciativas particulares
unificadas sob a forma de Companhia

Por HENRIQUE DE PAIVA COUCEIRO

Antigo Governador Geral de Angola

(Continuação do n.º 10)

13.º Dever do Estado:

Assistencia d'Expansão Comercial

A Companhia trata, por sua parte, de desenvolver a prosperidade da Província, pela produção de generos de toda a natureza,—vegetal, animal, ou mineral,—com valor mercantil, especialmente generos ricos, ou generos de 1.ª necessidade. Agricolamente, aproveita as plantas espontaneas, e melhora os respectivos productos,—alarga, intensifica, e aperfeçôa, culturas já practicadas,—e introduz plantas uteis de paizes estranhos, cujo meio d'origem seja, pelo clima e pela terra, semelhante áquele que na Província, lhe destinem.

Mas não basta criar riquezas, fazendo agricultura, pecuaria, pesca, ou mineração. É preciso tambem valorisar essas riquezas, introduzindo-as na circulação, e fazendo expansão comercial. Quer dizer, é preciso tornar conhecidos os productos, e integral-os nas correntes comerciais do Mundo. E, para isto, há estudos previos que fazer nos laboratorios, e consultas que dirigir a estações technicas, e ás grandes praças commerciaes, que classificam e marcam cotações, como sejam Hamburgo, Amsterdam, Anvers, Havre, Bordeus e Marselha, Londres, e Liverpool,—o grande mercado das Colonias inglezas d'África Occidental, etc.

E se, em face d'este segundo ramo do problema geral economico, a Companhia, ou os particulares, encontram dificuldades,—deve o Governo provincial intervir em sua ajuda, com os meios, e a auctoridade do Poder Publico, que são de maior força e alcance.

Para que se exerça esta função, d'auxilio governativo ao esforço da Companhia, no sentido da expansão comercial, convem instituir junto ao Governador uma «Direcção do Comercio», formada por technicos. A qual terá a seu cargo o estudo e a consulta acerca das questões commerciaes, mantendo o contacto, sob a auctoridade do governador, com todos os Serviços do Fomento, quer officiaes, quer da Companhia. Para definir as características, e valor industrial, dos productos, a «Direcção do Comercio» tem na sua dependencia o «Laboratorio Provincial d'Analyses e Ensaios», e, quando necessario, recorre ás estações technicas da Metropole. Para tratar os assumptos de viabilidade, ou de colocação dos productos nos centros mercantis, pede a cooperação consular que convenha, conforme os casos.

Por intermedio d'essa «Direcção do Comercio» em relação com os serviços do Fomento o Governador d'Angola governará a Província commercialmente, com pessoal competente em materia agricola, industrial, e commercial, quer dizer, administrará os interesses superiores da expansão economica, não pelos processos inefficientes da burocracia, mas sim pelos criterios, e methodos eficazes da Technica, e do Comercio.

14.º Dever do Estado:

Serviço de transmissões postaes, telefonicas, telegraficas, e radio-telegraficas, internas, nacionaes, e internacionaes

Inutil se torna, por evidente, encarecer a grande importancia, que tem, as transmissões faceis e rapidas, como instrumento da actividade commercial, e auxiliar, do desenvolvimento economico.

Angola, n'este capitulo, precisa de ter bem montados os seus serviços postaes e telegraficos vulgares,—rêdes urbanas de telefonia,—uma estação poderosa de radio-telegrafia, para comunicação com a Metropole sem intermediarios, e para ligação internacional,—e os postos de T. S. F. necessarios para o serviço interno, e comunicações com a navegação.

E, oportunamente, o estabelecimento do serviço telefonico inter-urbano.

É conveniente, além d'isto, que se leve á practica, para correio e passageiros, o Serviço d'Aviação entre a Metropole, e a Província, e no interior d'esta,—que tem andado em estudo.

IV

Deveres da Companhia

1.º—Constituir-se financeiramente nos termos do Codigo Commercial com o capital mínimo de... Escudos (ouro), dividido em... Acções de... Escudos (ouro), e formado em parte pelo valor das Fazendas e Feitorias d'Angola, cujos proprietarios entrem para a Sociedade; a emissão poderá realisar-se em series, dentro d'um praso a fixar, das quais a 1.ª deve estar subscrita quando a Companhia se constitua; o ca-

pital poderá augmentar-se por resolução da Assembléa Geral;

2.^o—Fazer um deposito provisorio de garantia na importancia de...;

3.^o—Entregar ao Estado 10 % do Capital Social, em accções liberadas, que gosarão os mesmos direitos que as accções pagas;

4.^o—Ter instaladas, a sua Agencia em Lisboa, e a sua Administração d'Angola, e em andamento uma parte das suas explorações, no praso de um anno, a partir da sua constituição;

5.^o—Concorrer, por sua parte, para que, de facto, possa funcionar em Angola, com eficacia, a cooperação permanente, entre a Direcção e Serviços de Fomento da Companhia, e as Instituições do Governo encarregadas da Administração, Transportes, Assistencia Technica, Assistencia de Credito, Assistencia d'Expansão Comercial, Trabalho, Obras Publicas, Agrimensura, etc.

Tendo em vista a efectivação d'este criterio sobre o terreno das operações, a Companhia adoptará para seu Estatuto organico, e Regulamento de serviço da sua Direcção de Fomento em Angola, aquelles que forem estudados e elaborados, de comum acôrdo, por uma Comissão mixta de assessores technicos do Ministro das Colonias, e delegados technicos dos fundadores da Companhia;

6.^o—Obedecer pelos seus actos, e orientações, ao principio de que Portugal deve formar com as suas Províncias Ultramarinas, particularmente do Atlantico, um todo economico, que, a si mesmo, se baste, quanto possivel, e reciprocamente se auxilie; dispondo-se a Companhia, por sua parte, n'essa ordem d'ideias, a fornecer, em concorrência com os outros dominios portuguezes, toda a borracha, oleoginosos, gados, madeiras, fibras, cereaes, e mais productos, e materias primas diversas, que faltem na Metropole, e a promover, no que de si dependa, o consumo em Angola dos artigos da producção metropolitana, agricola, e industrial;

7.^o—Colaborar com o Governo na Obra da Colonisação, obrigando-se, por seu lado, a contractar, e instalar, anualmente, um certo numero de familias. desde que o Governo, por outro lado, concorra com a parte dos auxilios gratuitos que concede á Colonisação official, nos termos da Portaria Provincial n.^o 558 de 21 de Junho de 1909,—e assegure, ao mesmo tempo, com a sua auctoridade, o cumprimento, por parte do Colono, em face da Companhia, das mesmas obrigações que a dita Portaria lhe impõe em face do Governo;

8.^o—Colaborar com o Governo na obra da civilisação dos nativos, dando-lhes occupação nas suas Fazendas, e ensinando-lhes ahi melhores processos agricolas, e o uso de melhores instrumentos de cultivo, e canalizando, por este modo, e pela distribuição de sementes e plantas, o desenvolvimento das proprias lavras indigenas, influindo parallelamente sobre os usos e costumes, sobre os systemas de construcção, indumentaria, etc., ensinando officios, e irradiando, quanto possivel, assistencia medica, e practicas d'hygiene;

9.^o—Colaborar com o Governo no reconhecimento da navegabilidade dos rios, e sua limpeza, na elaboraçao successiva das cartas de navegacão fluvial, no desenvolvimento e barateamento da viação, no aperfeiçoamento da carta economica, e na pes-

quiza e estudo de artigos d'exportação, seu tratamento, e valorisação mercantil;

10.^o—Auxiliar o Governo na empresa das vias ferreas de penetração, e outras. Esse auxilio poderia talvez realizar-se servindo a Companhia d'intermediária para negociar nos mercados financeiros, e industriaes, os contractos necessarios para a efectivação das linhas. Contractos que podem revestir formas diversas conforme as possibilidades do momento. Uma d'essas formas (variante d'essa outra a que atraz nos referimos ao tratar de financiamento) seria aquella em que a Companhia, com a garantia financeira do Governo, contractasse, com um Consorcio industrial bancario, apenas a acquisição de todo o material ferro-viario (rails, machinas, etc.), á sombra das circunstancias de superproducção industrial, certamente proprias para levar o Consorcio a moderações nos preços, e a facilitações nos prazos, e termos do pagamento, aceitando, por ventura mesmo, parte d'elle, em terras, ou concessões mineiras. O Governo, por sua parte, encarregar-se-ia da construcção da via, balastragem, assentamento e edificios, sendo estas construcções feitas pelo Serviço das «equipas» d'Obras Publicas, de que atraz falámos, a proposito do fornecimento de credito aos agricultores, sob a forma de trabalhos d'hydraulica agricola, e outros. Com essas «equipas» á testa, trabalharia a massa da mão d'obra indigena, cujo angariamento, atravez da auctoridade das Circunscrições Administrativas, se torna relativamente facil.

V

Constituição orgânica da Companhia.

A)—Agencia de Lisboa

Deverá estabelecer-se de forma a corresponder ás funcções seguintes:

1.^a—Relações com o Governo; procuradoria geral; resposta a consultas technicas, juridicas, ou outras; satisfacção de requisições provenientes dos estabelecimentos da Companhia em Angola;

2.^o—Estudo de mercados, nacionaes e estrangeiros, cotações, oportunidades mercantiles, possibilidades de colocação de productos; relações com os centros d'informação mercantil, officiaes, e particulares, nacionaes e estrangeiros;

3.^o—Relações com os laboratorios, e com os centros de cultura e d'informação technica, officiaes e particulares, nacionaes e estrangeiros;

4.^o—Colocação de productos nos mercados, internos ou externos; organização de mostruários, e d'instalações de venda; todas as classes de propaganda.

B)—Comunicação marítima com Angola e respectiva cabotagem.

É questão essencial para a Companhia assegurar a exportação dos seus productos, em condições de frete proporcionado á capacidade de pagamento de cada genero. Não lhe conveem, portanto, tarifas estabelecidas unilateralmente pelas Empresas Maritimas. E, pelo contrario, só lhe podem convir tarifas

comercialmente calculadas para cada genero em particular, conjugando o preço do transporte marítimo, com os outros encargos da exportação, dentro dos limites impostos pelo preço da venda nos mercados. Por forma tal, que a exportação se possa de facto realisar com uma justa distribuição de lucros entre a Agricultura productora, e as indústrias de transporte.

A Companhia procurará, pois, celebrar contracto com uma Empresa de Navegação que esteja disposta a encarar a questão d'este modo, e se preste, por consequencia, a discutir preços, genero por genero, integrando-se no papel de colaboradora, dentro da obra de conjuncto do fomento d'Angola. E, para que essa colaboração se torne mesmo n'uma completa identificação de interesses e finalidades commerciaes, nada impede que a Empresa de Navegação se inscreva com uma parte dos capitaes fundadores da Companhia. É logico que forneçam capitaes aquelles a quem a Companhia vae fornecer augmentos em quantidade de frete. Nem isto seria cousa nova. Na Biscaya, e na Catalunha, era vulgar encontrar-se o Comercio aliado, ou fusionado, com a Industria das Communicações marítimas, funcionando estas, por assim dizer, como simples prolongamentos dos centros productores.

D'uma forma ou d'outra, a Empresa de Navegação, com quem a Companhia venha a entender-se, terá que estudar o problema do transporte economico para generos pobres, e que não tenham que perder com um pouco mais de demora na viagem, como sejam fibras, madeira, milho, minerio, etc. etc., —empregando para o caso, se convier, vapores puramente de carga, ou mesmo navios de véla com motor auxiliar. Em navios de véla tem sido transportados, por vezes, carregamentos de milho, d'Africa para Inglaterra.

Com a mesma Empresa de Navegação, poderá a Companhia contractar as tarifas, e serviços, de navegação de pequena cabotagem, de que precise para conducção das suas mercadorias aos portos d'escala da navegação de longo curso, e vice-versa; e contractar tambem o que diga respeito ás ligações d'Angola com os portos das Colonias, nacionaes e estrangeiras, ao Norte, e ao Sul da Provincia, com as quaes a Companhia conte exercer directamente intercambio mercantil. Ou poderá a Companhia—caso o julgue mais economico,—organisar por conta propria, a sua frota ou flotilha, para os fins da cabotagem.

Desde as galés construídas em Mossangano, nos tempos de Salvador Corrêa de Sá Benevides (1650), —passando pela fragata «Luanda» do Governador D. Francisco de Sousa Coutinho (1771), e pelo brigue do Governador Vieira Tovar (1820),—é tradicional na Provincia a Construcção d'embarcações de madeira. Esta tradição tem-se mantido sempre, quer para a construcção local de barcas de passagem, destinadas a assegurar o transitio atravez dos rios,—quer para a construcção de boas lanchas e cutters, com destino a navegação fluvial, ou de cabotagem. Convirá talvez á Companhia instalar para seu uso esta industria provincial.

C)—Administração em Angola, e plano d'acção.

A Companhia tem, como objectivo superior, ocupar, povoar, e civilisar, a Provincia d'Angola; e

tem, como fins immediatos, produzir, permutar, e commerciar,—fins estes que são, ao mesmo tempo, meios para consequimento do objectivo superior.

N'esta ordem d'ideias, diligenciará atrahir, e associar na sua actividade, e movimento, as populações indigenas, educando-as e ensinando-as nas lides do trabalho, e estimulando-as para que façam agricultura por conta propria, e augmentem a sua capacidade productiva, e, portanto, o seu poder de compra.

A Companhia procurará,—sem prejuizo de legítimos direitos anteriores,—os artigos Comerciaveis, onde elles se encontrem, e promoverá demais a criação d'elles, nos logares onde as condições naturaes o indiquem. Considera mercados a utilisar para a sua producção, em harmonia com as conveniencias commerciaes, os seguintes: mercado interno d'Angola; —mercados externos d'Africa,—Africa do Sul, Congo belga, Congo francez, ou outros para os quaes a Metropole não deva servir d'Entrepoto;—mercado interno da Metropole; mercado externo por meio do Entrepoto da Metropole.

O apoio mais seguro das suas esperanças de futuro reside no desenvolvimento da Agricultura, e indústrias anexas, e exploração da flora espontanea. Sem desprezar,—claro está,—outras fontes eventuaes de riqueza, como minas e pesca, por exemplo.

A Companhia organisa a sua Administração em Angola por meio d'uma Direcção Superior do Fomento, com as suas Secções da Producção e do Transitio, a que presidem technicos das diversas especialidades; —uma Secção de Contabilidade; —e uma Secção de Comercio, dirigida por um perito commercial, tendo a seu cargo as remessas, e as relações mercantis. Esta Direcção Superior, cabeça do edificio, rege o conjuncto da estrutura regional, a qual consistirá n'uma grande rede de Fazendas-feitorias, que a Companhia estabelece para agricultura propria, e acquisição dos productos da actividade indigena; abraçando, demais, as Fazendas e Feitorias que do anterior, existam na Provincia, caso queiram associar-se. Aquellas que de facto se associem, desistem de todo o comercio por conta propria na região, e cedem á Companhia todas as suas installações, recheio, alfayas, machinas, etc., recebendo em troca as acções correspondentes ao seu capital e negocios. A Companhia diligenciará que todos os estabelecimentos commerciaes existentes se associem com ella, ou, pelo menos, entrem em algum entendimento, tendente a evitar a concorrência livre do comercio de permuta, que é prejudicial para todos, e para a economia geral.

O plano inicial dos locais a ocupar,—e do objecto, agricola, industrial, e commercial, a que, cada estabelecimento se destine, tem de ajustar-se sobre as zonas economicas da Provincia, quer dizer, tem de basear-se sobre a carta economica, tal como a conhecemos no momento, um tanto deficiente ainda, e reclamando muito maior intervenção da sciencia. Pela sua parte, a Companhia concorrerá quanto possa, a bem das investigações scientificas, que, em continuação d'estudos e trabalhos anteriores, devem presidir e guiar o fomento, e desenvolvimento da Provincia.

No entretanto, lançarêmos mão dos esclarecimentos existentes, regulando-nos, como orientação geral relativa á agricultura, pela classificação de

Welwitsch, que se resume nas seguintes palavras textuaes: «tres principaes degraus, ou regiões se succedem no Paiz, o qual, como é sabido, se vae alteando gradualmente da costa para o interior; e porque a observação tem mostrado evidentemente que *estas elevações graduaes do terreno* estão em relação íntima com *as variações do clima e da vegetação*, que n'elle se encontram, ellas podem, ao mesmo tempo, ser consideradas como *limites ou terrenos naturaes* de outras tantas *regiões de vegetação*. Assim, distingue na Provincia tres diferentes regiões de vegetação:

1.^o—«região litoral», até uns 100 Kil.^{os}, mais ou menos, no interior, com altitudes subindo até 300^m;

2.^o—«região montanhosa», desde os limites da antecedente até uns 270 Kil.^{os} no interior, com altitudes até uns 700^m;

3.^o—«região alto-plana», que principia a uns 270 Kil.^{os} da costa, e se dilata para oriente, tendo já, á distancia de 450 Kil.^{os} da costa, altitudes de mais de 1.000^m.

Esta classificação natural, d'Occidente para Oriente (que, embora sujeita a variantes, póde servir de typo medio) é referencia adequada para orientar, d'Occidente para Leste, a distribuição dos Centros agronomicos do Estado, e, portanto, para orientar tambem, paralelamente, a distribuição das Fazendas da Companhia, e a natureza das explorações agricolas, a que, cada Fazenda, deve dedicar-se.

Temos de considerar, por outro lado, a influencia das latitudes. E, n'este aspecto, verifica-se que as 4 vias de penetração ferro-viaria correspondem «grosso-modo» aos paralelos 6°, 9°, 12°, e 15°, e dividem por consequencia a Provincia, quanto a latitudes de Norte para Sul, em 4 bacias economicas, com certa regularidade geometrica, tendo por eixos as mesmas 4 vias de penetração.

Conjugando as duas ordens de circumstancias, quer dizer, applicando ao longo de cada uma das 4 vias de penetração a classificação de Welwitsch, esta demarcará, sobre as 4 faixas de cultura correspondentes, as tres zonas distinctas,—a litoral, a montanhosa, e a planáltica.

Assim se caracterizam 12 zonas agricolas, ás quais poderão acrescentar-se os vales de certos rios, que convenha eventualmente considerar como unidades d'exploração agricola,—taes, por exemplo,—os valles do Chiloango, M'brige, Loge, Dande, Bengo, Cuanza, Cuvo, etc. etc.

Esta quadricula geral, mathematicamente delineada sobre os dados geographicos da Provincia, aponta racionalmente as posições a ocupar pela rede agronomica, com os seus hórto e postos d'experiencia, e de demonstração, chamando conjuntamente em nosso auxilio os dados da bibliographia scientifica d'Angola, e as lições empyricas que os technicos do Serviço d'Agricultura forem sucessivamente apurando.

Alem d'esse conjunto de zonas d'agricultura, haverá que atender, analogamente, as zonas de pastoricia, e as zonas d'exploração da flora indigena, com as suas respectivas estações technicas.

E, claro está que toda esta machina, em que as actividades officiaes do «Serviço d'Agricultura e Pecuaría» se entrelaçam, n'uma frente unica de produção, com as actividades das Fazendas agricolas e criações de gado, da Companhia,—terá de harmonisar-se e de ajustar-se sobre o systema da viação,

tendo em vista accessos faceis, e boa drenagem commercial.

VI

Orientação geral da Exploração Agricola; cultura intensiva; Serviço d'Irrigações e Hydro-electricidade.

Para criação segura de prosperidade, e desenvolvimento economico d'um Paiz, é base solida a cultura, com machinaria agricola moderna e em grande escala, de generos de primeira necessidade, e vasto consumo mundial,—o arroz, o milho, o algodão, por exemplo. A Companhia entra, portanto, n'essa ordem d'ideias, e, ás mencionadas culturas, junta outras tambem de larga expansão, como agaves, ortiga branca, araruta, etc. etc.; fazendo, claro está, escolha previa de terrenos que, já do anterior se conheçam como proprios para esses fins,—ferteis, facilmente regaveis, e prometedores de colheitas abundantes, e mesmo de duas colheitas por anno; e consentindo, demais, transportes baratos.

Estão precisamente n'estas circumstancias os valles dos rios Bengo e Dande, a norte de Luanda: o Bengo é navegavel uns 70 kilometros, a partir da foz, até Cabungo, e o Dande uns 50, até ás Mabubas, e ambos apresentam, para montante d'esses pontos, cachoeiras e quedas. A Companhia aproveitará, pois, para os seus transportes, esses troços iniciaes, pedindo ao Governo colâboração, e cumprimento das leis hydraulicas da Provincia (já atraz citadas, ao definir-se o 5.^o dos Deveres do Estado) a respeito de limpeza e desobstrução dos rios, canalisação, e ruptura d'obstaculos. Por outro lado, aproveitará as cachoeiras e quedas para produção d'energia hydro-electrica. E com as aguas, em geral, fará irrigação.

São conhecidos os processos administrativos d'intervenção eficaz que usaram, o Governo holandez em Java, e o Governo inglez no Egypto, e na India, considerando as grandes iniciativas d'irrigação como obras d'Estado, e incluindo no numero dos serviços publicos, com organisação propria e especial, o «Serviço d'Irrigações».

No desejo de que o Governo portuguez abraçe criterio analogo, a Companhia pedirá a sua colaboração, entendendo-se que, a respeito de distribuição d'encargos, funcionam os principios geraes da legislação d'irrigações do Egypto, nos termos da qual os canaes principaes, e seus diques, e mais obras correlativas, são dominio publico, construidos e mantidos pelo Governo, a quem incumbem tambem os trabalhos de defeza contra inundações;—por outra parte, os canaes, levadas, valas ou regos, secundarios e terciarios, pertencem ao dominio particular, e a sua construção e manutenção constituem encargo d'aquelles que os aproveitam.

A Companhia, pelo que lhe toca, instalará o seu «Serviço d'Irrigações» com pessoal competente, e a necessaria dotação de fundos, contractando, se o julgar conveniente, engenheiros inglezes, ou holandezes, com tirocinio hydraulico, e hydro-electrico, da India, do Egypto, ou de Java; adquirindo, ao mesmo tempo, todo o material preciso, escavadoras mechanicas, e mais apetrechamento moderno, para as obras hydraulicas, e para montar a produção da energia hydro-

-eléctrica, e o seu transporte até ás bombas elevatórias da água, etc.

Em correspondencia com cada rio, serão feitos reconhecimentos previos, reunindo esclarecimentos suficientes, acerca da geologia, topographia, chuvas, perfis do leito, regimen, caudal, alturas d'água, e o mais que importe para ver o problema no seu conjunto, e decidir com conhecimento de causa o projecto, e a ordem dos trabalhos,—tendo em vista a realisação do plano d'irrigações que se adopte.

Este plano será estudado de forma a levar a água aos pontos de rega, pelos processos mais economicos, applicando, conforme a technica indique, o systema que conduz a água pela gravidade n'um canal derivado do rio a montante,— e o systema de machinas elevatórias, movidas por hydro-eléctricidade, que o proprio rio produz em Central eléctrica, d'onde parte a réde de transporte d'energia.

E os «bongues» do Bengo mostram que os nossos indigenas, bem dirigidos, terão tanta capacidade para improvisar obras hydraulicas, como a teem tido os indigenas de Madagascar, os da Cochinchina, e outros; nomeadamente os de Java, habeis em construir systemas de protecção contra inundações, por meio de diques, e tambem systemas d'irrigação por meio de canaes e suas tomas d'água, ou, quando estas não bastam, por meio de barragens feitas com terra, ou com terra e pedras, encançadas de bambu, e estacas. Systemas estes mais tarde aperfeiçoados pelos holandeses para os rios mais importantes com o emprego de grades de madeira apoiadas em muros d'alvenaria; e, mais tarde ainda, com algumas obras definitivas totalmente d'alvenaria. Evolução natural, em conformidade com as necessidades, e as possibilidades financeiras.

Isto, quanto a irrigações e hydro-eléctricidade.

Quanto a transportes,—alem das vias fluviaes,— a Companhia contará com a via ferrea Luanda-Ambaca, o ramal do Gobungo Alto e seu prolongamento, e a réde d'estradas, abertas, ou a abrir, conduzindo aos portos dos rios, ou ás estações ferroviarias.

Por esse systema de circulação, realisar a drenagem agricola e comercial, não só das suas produções de cultura intensiva por conta propria, como d'aquellas que obtenha das regiões dos Dembos, quer provenientes da opulenta vegetação espontanea, que as reveste, quer da cultivação exercida pelos indigenas, a quem, quando haja logar, será fornecida água irrigatoria gratuita. Da despeza, que essa água representa, a Companhia se indemnizará pelos acrescimos commerciaes que lhe resultam da agricultura indigena irrigada, e o Governo, pela via dos impostos.

Para leste dos Dembos, estão os Mahungos, povos agricultores e comerciantes, que concorrerão para engrossar a corrente comercial. Tambem convirá á Companhia reconhecer oportunamente a proveniencia do ouro que se colhe nas areias do Lombige, e verificar se há cabimento para exploração mineira. Adiante falarêmos d'este assumpto.

Outro aspecto existe aqui, que requer a intervenção do Governo: Em consequencia de ser territorio dos Dembos, nem sempre pacificos, grande parte dos valles do Dande, e do Bengo, e seus prolongamentos Zenza e Lombige, convem que, parallelamente com os trabalhos da Companhia, se faça sentir com efectividade a presença, e a acção governativa, não só com a sufficiente policia, mas, principalmente por meio de Circunscripções agricolas do modelo Antonio

Eunes, que atraz citámos, e de Missões religiosas, que são antiga tradição do paiz. Tudo em conformidade, e continuidade, do que fôra iniciado no periodo de 1907-1909. Devendo observar-se que uma occupação bem ordenada a si propria se sustenta, por intermedio do imposto de cubata, cuja cobrança regular só a occupação torna possivel, quer pela subordinación que impõe, quer pelo ensino e trabalho que ministra e estimula, com a sua consequente capacidade de pagamento.

Logo para norte da região «Bengo-Dande», temos a região do Loge, rio navegavel no seu primeiro troço de 35 kil.^{os}, a partir da foz, e navegavel, tambem, no seu alto curso, separados, esses dous troços de navegação, por umas quedas de certa importancia. Existem, pois, os elementos necessarios para uma exploração nos termos acima referidos.

E semelhantemente ao que succede no Bengo e Dande, dando por essas vias de drenagem sahida commercial ás produções indigenas dos Dembos e Mahungos, o Loge, por seu lado, poderá canalisar o trafego indigena d'Encoge, e d'uma parte do Congo. E, se a questão dos transportes do minerio do Bembe não tiver ainda recebido solução satisfactoria, convem que a companhia estude a possibilidade d'aproveitar a navegação do Loge para esse fim. Mais adiante se trata d'este problema.

Para norte do Loge, é o M'brige o rio de maior volume que se encontra. Tem uns 25 kil.^{os} navegaveis a partir da foz, e, logo a montante, duas quedas d'água, ás quaes se segue, pelo rio acima, varios rapidas e obstaculos, separados por pequenas zonas de possivel navegação. Em resumo total, vistas as informações até agora existentes, parece este rio, no seu alto curso, pouco aproveitavel para transportes. No entretanto a Companhia deve fazel-o reconhecer por peritos d'esta especialidade, pois que, no capitulo da navegabilidade fluvial, como n'outros aliás, as apparencias ás vezes enganam.

Os terrenos marginaes são fertes, e prestam-se a culturas numerosas, d'algodão, milho, canna, café, gincuba, mandioca, etc. etc. Existem no valle riquezas naturaes, como o copal do Zengue, e a mata de Tamboco, e outras, bastante ricas d'essencias variadas. Abundam a «Sansevieria cylindrica», o kapoc, etc. etc. E ha logar para irrigações, e produção d'energia hydro-eléctrica.

Póde exercer-se, demais, com vantagem a penetração exploradora, pois que, para leste do Alto M'brige, estendem-se com vias d'accessão, as regiões da Damba, Sosso e Pombo, bem povoadas, e dispondo de terrenos proprios para agricultura e criação de gados.

A empresa de culturas intensivas irrigadas, nas bacias do Bengo, Dande, Loge, e M'brige, com utilização de hydro-eléctricidade, e bombas elevatórias, foi aqui apresentada como typo concreto de procedimentos, que a Companhia deve applicar analogamente a outros vales da Provincia, precedendo as suas resoluções, relativas a cada vale, pelos necessarios reconhecimentos, e estudo economico acerca da natureza e circunstancias da produção possivel, especie de transportes a usar, gastos d'estabelecimento, e o mais que importa para o balanço das probabilidades.

Desde logo se oferecem como objectivo natural

para averiguações d'essa especie, o vale do Cuanza, grande arteria que, com as suas afluentes, e sub-afluentes, das duas margens, corta regiões d'alto valor economico, proprias para culturas variadas, e ricas de productos espontaneos, com possivel drenagem commercial, quer por aproveitamentos de troços fluviaes navegaveis, quer pela via ferrea de Luanda, e suas afluencias ferro-viarias, ou automobilistas, existentes ou a criar.

Caminhando do Cuanza para Sul, ao longo da vertente Atlantica, outros rios encontramos, nomeadamente o Longa,—Cuvo (ou Queve)—Gunza (ou Cambongue)—Balombo—Cubal—Catumbela,—Coporólo—S. Nicolau,—Giraúl,—Bero,—Coroca, e Cunene,—que, por si, ou por suas afluencias, cortam zonas conhecidas pelo seu valor agricola, condições de salubridade, e populações com capacidade de trabalho, taes como, para citar alguns nomes, de Norte para Sul: o Libôlo, Gunga, Quibala, Amboim, Selles, Galanga, Bailundo, Quiaca, Huambo, Sambo, Hanha, Quipungo, Capelongo, etc. etc. E se ultrapassarmos esta faixa mais proxima, relativamente, da costa, muitos outros valles encontrarêmos, ainda, irrigaveis e susceptiveis de grande cultura, como desde logo pode deprehender-se da simples inspecção da carta, que nos mostra o interior da Provincia sulcado por uma densa rêde fluvial,—quer, no Norte, a serie interminavel dos rios da bacia do Zaire,—quer, ao Centro, e ao Sul, o Alto-Cuanza, Cunene, Cubango, rios da bacia do Zambese, e o grande numero d'afluentes e sub-afluentes d'essas linhas d'agua principaes.

Para estes vales, como para todos em geral, tudo depende, evidentemente, das possibilidades de drenagem economica, que o Governo, e a Companhia, teem que estudar, e promover, em ligacão com o systema ferro-viario.

Produccão em grande quantidade, e economica, por isso mesmo,—taes são, n'uma palavra, os nossos fins.

Não esquecendo que para a grande prosperidade agricola de certos paizes de recente formação,—da Argentina, por exemplo, e semelhantemente, do Canadá, Norte-America, etc.,—concorre, em parte importante, o systema, que usam, d'empregar na cultura as machinas e os instrumentos mais modernos e aperfeçoados, quer para a lavra, quer para a sementeira, e para a colheita. D'onde resulta, entre outros beneficios, producção barata, e, portanto, collocacão segura.

Devemos proceder por forma identica, quer dizer, devemos generalisar, quanto possivel, o systema de cultura mechanica, por meio de tractores ou automoveis agricolas, não só para transportes, mas especialmente para tracção de charruas, e mais alfaya agricola utilizada na lavoura, e ainda para emprego como motores locomoveis, no serviço da debulha, descarocamento, etc. etc. Conforme bem se comprehende, são inumeras as applicações a que taes machinas se prestam.

Este é o systema que nos convem pôr em pratica d'um modo geral, e em particular como instrumento logico da cultura intensiva que a Companhia tem em vista. E não faltam varzeas proprias para isso. Nem tão pouco faltam modelos d'essas machinas. Ha apenas que escolher conforme as circunstan-

cias, e a especie de combustivel, ou força motriz que convenha utilizar.

Liga-se, por outro lado, o systema de cultura intensiva, atraz referido, com a applicação, em larga escala, da origem de força a que é uso chamar-se «hulha branca». N'essa ordem d'ideias, deverá averiguar-se, quer dizer, fazer o inventario das disponibilidades da Provincia a tal respeito. São ellas muito grandes, pois abundam as quedas d'agua com potencia consideravel.

De Norte para Sul, temos, por exemplo, o M'brige que, nascendo a leste de S. Salvador do Congo, no plan'alto e serra de Canda, separação d'aguas para o Atlantico, e para o Zaire, n'essa dita serra se precipita n'uma queda de 60^m d'altura, e semelhantemente fazem varios afluentes seus, constituindo, ali um ninho de quedas d'agua.

A seguir, vemos o Loge, que, no alto do seu primeiro troço navegavel, apresenta desnivelamento de 24^m, n'uma queda em tres degraus successivos e proximos. E o Dande, e o Bengo, a cujas quedas e cachoeiras já atraz aludimos.

Depois vem o Cuanza, com a cataracta de Cambulo, no alto do seu primeiro troço navegavel (Cambambe), e logo, poucos passos a montante, a cataracta Nhangue, com uns 9^m de desnivelamento, e, mais acima, a de Condo com 15^m, e, subindo mais, outras varias cachoeiras e rapidos.

Costa abaixo, o Longa, o Cuvo, o Gunza, o Catumbela, etc. etc., são outras tantas fontes de possivel rendimento hydro-electrico.

Para o interior, o Lucala (afluente do mesmo Quanza) dá, na região do Duque de Bragança, um salto de 30^m d'altura (cataracta Lianzundo). Mais para leste, no rio Cuango, despenha-se a grande cataracta de Suco-ia-muquito (em Tembo Aluma) e, mais a montante (paralelo 10°), a cataracta de 50^m de desnivel, que Capêlo e Ivens designam com os nomes de «Caparanga», ou «Luiza», alem de outras numerosas cataractas e cachoeiras do mesmo rio. Mais para Leste, ainda, os rios da Lunda, apezar de correrem de Sul para Norte, como o Cuango, tambem oferecem zonas numerosas de saltos bruscos.

Ao Sul, o rio Cunene, quando dobra para Oeste, lança as suas aguas em serie de rapidos e cataractas, entre as quaes a que se chama Ruacanã avulta, pelo grande desnivel de 95^m. Rico tambem em potencia hydraulica é o alto curso do mesmo rio. E, mais para Leste, o alto curso do Cubango, cortado por numerosissimos rapidos, cachoeiras e quedas d'agua em rosario continuo, entre o forte Princeza Amelia (montante da confluencia com o Cutato), e Massaca, terminando a grande serie pelo Maculungungo, que é uma successão de tres cachoeiras intervaladas por rapidos.

D'ahi proseguindo ainda para Leste, o rio Cuíto, e seguintes, todos, mais ou menos, dão margem para captacão d'energia.

Semelhantemente, todos os rios da Provincia, mesmo os que não correm de Leste para Oeste, mais acima, ou mais abaixo, em maior, ou menor escala, oferecem logar para aproveitamentos uteis.

Estão em abandono, não ha duvida, grandes forças naturaes. Valorisal-as, é problema d'alcance maximo. Representa força motris barata, alicerce da economia florescente. Temos, pois, de lançar-nos ao trabalho. Albufeiras mais ou menos amplas, para ar-

mazenar e regularisar; represas rusticas, ou barragens solidas; levadas simples, ou canaes revestidos; artes rudimentares, ou obras d'engenharia;—toda a especie de meios ha que mobilisar, para deter ao nosso serviço aguas que se perdem. E para aproveitá-las, em largas quantidades, para mover bombas e machinas, e expandir a cultura irrigada.

Tal é a politica fundamental, fomentadora da producção d'Angola, á qual é preciso dedicar, com ideia fixa, e esforço intenso, trabalho, capitaes e intelligencia. Chamando á brecha engenheiros, hydraulicos, electrotechnicos, mecanicos, e agronomos, para pôr o systema em andamento, nas varias especialidades e sectores regionaes. E mantendo-se o Governo á testa, com o seu «Serviço d'Irrigações e Hydro-electricidade», o qual toma a si, desde logo, o inventario, com indicação de caudaes, e alturas de saltos, e consequente avaliação das quedas em cavallos de potencia industrial. E o estudo dos planos geraes d'aproveitamentos hydroelectricos, e canaes princi-

paes d'irrigação. Se não ha commercio sem transito, tambem não ha Industria (agricola ou outra) sem força motriz.

Diz-se, no entretanto, que os portuguezes sofrem de falta d'emprego. Não faltam todavia esferas de trabalho util no Imperio. O que sobra é a tendencia dos capitaes para se abrigarem em fundos ou depositos, do Estado, servindo em grande parte para alimento de burocracias excessivas. E tendencia nos individuos para officios de penna, e advocacias parasitarias, tendencia que, aliás, o Estado estimula com o seu systema d'Instrucção Publica, e a sua legislação opulenta, e enredada. Chinesismo puro, sem ofensa para o Celeste Imperio. Isto é o que sobra. Trabalho não falta, para uma raça com qualidades nobres, nomeadamente nas suas camadas mais humildes, mas que um regimen chamado liberal, d'eleições corruptas, e anexos favoritismos, afastou das virtudes fortes que em tempos historicos lhe deram fama e prestigio.

Escola Superior Colonial

O sr. Ministro das Colónias recebeu uma comissão de alunos que lhe foi agradecer a publicação do decreto que melhora a sua situação

Uma grande comissão de alunos da Escola Superior Colonial foi ontem recebida pelo sr. Ministro



Os alunos da Escola Superior Colonial que foram agradecer ao Sr. Ministro das Colónias o decreto que os beneficia, no gabinete do Ministro

das Colónias, a quem entregou a seguinte representação:

«Ex.^{mo} sr. Ministro das Colónias—Os alunos da Escola Superior Colonial vêm agradecer a V. Ex.^a a publicação do decreto n.º 20.664, de 23 de Dezembro corrente. Ele representa a efectivação das palavras que V. Ex.^a ainda há pouco nos disse neste

mesmo gabinete: «Sou sinceramente amigo da Escola Superior Colonial, não por sentimentalidade, mas por estar convencido que a Escola Superior Colonial é o estabelecimento de maior categoria que existe entre nós no ensino colonial».

«Disse-o V. Ex.^a e confirmam-no os considerandos do decreto que são formidáveis de verdade e de justiça».

«Tem V. Ex.^a para sempre o seu nome ligado à Escola e à sua finalidade—é para nós uma certeza de que breve a Escola Superior Colonial terá instalação condigna e que numa futura reforma se observará a conclusão votada no III Congresso Colonial Nacional de 1930».

«A Escola Superior Colonial deve continuar como Escola de altos estudos coloniais com duas finalidades: Curso de estudos e preparação para funcionários civis e militares do Ministério das Colónias e das Colónias em geral e Curso para o magistério e altas funções coloniais».

O sr. dr. Armindo Monteiro, agradecendo as palavras de louvor contidas na mensagem, fez ampla demonstração das vantagens daquele decreto sob todos os pontos de vista, em prol das nossas Colónias, pois de futuro elas terão nos seus diferentes serviços funcionários devidamente habilitados para o exercício das suas funções e também para todos os individuos que queiram empregar a sua actividade nas Colónias, levando consigo uma bagagem de conhecimentos que muito lhes facilitará a tarefa a que se propõem. Terminou por dizer que a Escola pode sempre contar com ele para o seu engrandecimento.

Do Diário da Manhã de 27-XII-931

Uma entrevista

do Ministro das Colónias sobre as transferências de Angola

DEVO começar por lhe dar a boa notícia de que essas transferências já foram abertas. Segundo as últimas notícias, pelos vapores chegados em Dezembro, foram transferidos cerca de 2.400 contos, pertencentes ao Estado e a particulares. E pela próxima mala devem ser transferidos cerca de 6.000 contos, de particulares. As coisas vão melhorando, como vê, mantendo-se a estabilidade do angolano.

—Vai-se caminhando, assim, para uma situação mais favorável...

—Sem dúvida, mas o problema das transferências de Angola é de solução difícil e lenta. Não se pode resolver mágicamente, de um dia para o outro; não se pode, mesmo, resolver sem sacrifício da comodidade de muitos e do interesse de alguns. A economia de Angola está profundamente desorganizada e as suas finanças não chegaram ainda, apesar de todos os esforços, à linha de equilíbrio que têm de atingir. O problema das transferências reflecte estas condições. Alguma coisa se tem feito no sentido de organizar e equilibrar; mas não me foi possível, nestes poucos meses de Governo, fazer tudo o que tem de fazer-se, para honra da Nação.

—É uma tarefa, como se vê, que exige a conjugação de muitos esforços, não é verdade?

—Essa é a verdade. E é preciso que todos assim o compreendam, para que ninguém espere milagrosas soluções de problemas extremamente complexos. As condições de trabalho são péssimas em Angola. Tem de lutar-se contra uma velha tradição de indisciplina, de desprezo pelos dinheiros do Estado, de esquecimento de compromissos públicos tomados, tradição que criou à sua volta vastos interesses. O Ministro das Colónias, tendo de remover os tropeços que resultam, não só desses enraizados abusos, mas da paixão política que cala o patriotismo de muitos e da incompreensão que cega o entendimento de alguns, tem de seguir, lentamente, o seu caminho.

Neste ponto, a voz do nosso ilustre interlocutor velou-se um pouco, e, depois, continuou, já mais animada:

—Se não fôssem estes elementos, mais adiantada estaria, a esta hora, a resolução do problema fundamental das transferências de Angola. Tendo sido publicado, em Maio, o decreto com as providências que tendiam a dominá-lo, vi-me obrigado a anular a Convenção assinada em Luanda para regular as re-

Pela importância que revestiu e pelo valor das declarações feitas transcrevemos a entrevista que o sr. dr. Armando Monteiro concedeu a um jornal da manhã:

lações entre o Fundo Cambial e o Banco de Angola, substituindo-a por uma outra, negociada rapidamente em Lisboa, e, com o espírito de não criar dificuldades inúteis ao comércio, tive depois de proceder à revisão do Regulamento, publicado em Angola, cujas regras nem sempre contribuíram para facilitar a exportação: o novo Regulamento será publicado no *Diário do Governo* dentro de poucos dias.

—Já se colheram alguns resultados?

—Vou responder-lhe com números. Posso dizer que, sem o auxílio de qualquer entidade estranha, o Fundo Cambial, tem, neste momento, em Lisboa, disponibilidades em escudos que sobem quasi a 6.000 contos. Assim, esse Fundo, entrou em funcionamento activo; as coberturas afluem, desde já, às suas Caixas, em quantias apreciáveis, e essas quantias vão, decerto, aumentar mês a mês. Como a balança comercial de Angola denuncia ultimamente, apesar das más cotações dos produtos coloniais, um excesso das exportações sobre as importações, é de prever que, dentro em breve tempo, mantendo-se a disciplina das importações estabelecida pelo decreto n.º 19.775, todas as transferências correntes venham a encontrar cobertura. O Fundo Cambial, se for administrado; em Angola, com a inteligência, lealdade e honestidade que se devem esperar, desempenhará, cabal e rapidamente, as funções que lhe foram destinadas.

—Esse fundo deve, então, dispôr de recursos para a cobertura das transferências correntes, não é assim? Mas as transferências que se acumularam? Como pensa V. Ex.ª resolver o problema?

—Mobilizando, sucessivamente, as cambiais e compromissos de entregas de cambiais em poder do Fundo, na percentagem necessária para, em alguns meses, remover o passado e deixar o campo livre apenas às transferências normais. Para esse efeito negociéi, com o Banco de Angola, um empréstimo de 10.000 contos metropolitanos, que, dividido em prestações quinzenais de 1.250 contos, fornecerá as coberturas precisas para que muitas das transferências que respeitam ao passado e interessam a actividade nacional se vão realizando sucessivamente. Ao Banco serão entregues cambiais ou compromissos que garantam, na sua cobrança, o reembolso das quantias avançadas: estas, voltando ao Banco, continuarão, depois, a dar coberturas para novas transferências. Podiam, assim, atender-se todos os pedidos suspensos, mas demoraria muito. Trato, por isso, neste momento,

de acelerar ainda mais o movimento de liquidação do passado, negociando uma nova operação de tipo semelhante ao da anterior. Se, como espero, a realizar, em poucos meses o pêso morto das transferências atrasadas estará arrumado. Pena foi que este problema só agora se pudesse resolver: não se descurou um só dia, mas a força das circunstâncias impõe-se muitas vezes à vontade dos homens.

— E para pensões e mesadas a pagar na Metrópole não pensa V. Ex.^a reservar uma parte de cambiais que aumente a possibilidade de transferir? É o lado mais triste da questão das transferências.

— As quantias que ultimamente foram transferidas vieram quasi todas para pagar as mesadas e pensões. A reserva das quantias necessárias está prevista no decreto n.º 19.973—mas, com as demoras e contrariedades havidas na execução d'este, tudo se complicou, e eu concordo em que é necessário, nesse ponto, dar desde já, facilidades especiais. Por isso, das prestações quinzenais de que há pouco lhe falei, será reservada uma parte para mesadas, pensões e tróco de notas trazidas por passageiros vindos de Angola. Pelo cálculo feito, esta reserva deve dar solução ao problema.

— Disse V. Ex.^a que ia ser publicado, daqui a poucos dias, o novo Regulamento do Fundo Cambial de Angola. Há alterações profundas a mencionar, relativamente ao anterior?

— Há, na verdade, numerosas e importantes alterações. O chamado decreto das transferências indicava as directrizes gerais de uma nova política económica. No Regulamento devia ser ela adaptada às circunstâncias locais de momento, dando-se ao comércio todas as facilidades compatíveis com o espirito do decreto, que continuo a julgar a mais sólida garantia do progresso da colónia. Ora, tem de dizer-se que o Regulamento publicado em Angola foi excessivamente duro para as actividades da colónia, que deviam ter sido ouvidas passo a passo, porque entre os que as compõem há elementos animados do mais alto e são patriotismo, elementos bons, activos e sabedores. Ora, o Regulamento não procurou adaptar-se às necessidades especiais de cada ramo do comércio ou da produção. Por isso considero justas muitas das reclamações que me têm sido apresentadas, e, na revisão do Regulamento velho, procuro atendê-las tanto quanto possível.

— Pode citar-nos alguns casos?

— Posso. O Regulamento em vigor, para o cálculo do valor das cambiais a entregar, estabelecia que elle se calcularia abatendo 10 % ao valor da mercadoria a exportar, que resultasse da cotação publicada pelo Banco de Angola. Dêste modo, considerando os encargos que pesam sobre a saída para o exterior de certos produtos, haveria exportadores que, em alguns casos, teriam de entregar cambiais em valor superior ao que recebiam pela mercadoria.

Dêste modo estudei, em relação aos géneros que mais interessam à economia da colónia, os encargos que a exportação sobre elles faz pesar. Concluí que o abatimento geral devia ser fixado em 20 % e que, para certos produtos, esta percentagem devia ainda ser mais elevada; assim, depois de atento exame do caso, entendi que para o algodão e cera a redução devia ser de 25 %; para o milho de 35 %; para os coiros e óleo de palma de 40 %; para o sal e coco-note de 45 %. A forma de calcular a cotação dos

géneros foi também modificada e estabeleceu-se que os fretes, que pelo exportador têm de ser pagos a caminhos de ferro estrangeiros, serão sempre reduzidos no cálculo do valor das mercadorias, para o efeito da fixação da percentagem das cambiais a entregar. Ficam, assim, as coisas em termos mais justos.

— Essa diferença é importantíssima. Haverá ainda mais exemplos?

— Indicar-lhe hei um outro não menos eloquente. Dão-se todas as facilidades possíveis. Cria-se uma fórmula nova para o movimento de cambiais pelas entidades que forem simultaneamente importadoras e exportadoras. Modificam-se as fórmulas adoptadas pelo Regulamento, com o mesmo espirito de não se permitirem embaraços inúteis. Assim, até agora, os comerciantes que não estivessem inscritos como exportadores eram obrigados, praticamente, para realizarem o seu negócio, a depositar 20 % do valor da mercadoria no ponto de destino, abrangendo, portanto, todas as despesas de transporte. Considero excessiva esta exigência. Fica, no novo Regulamento, o depósito reduzido ao valor de 15 por cento, não da mercadoria, mas das cambiais a entregar. É uma diferença muito grande para menos, em relação ao que anteriormente se exigia; mas julgo que a nova disposição estabelece uma garantia suficiente.

Enfim—fazem-se alterações importantes, como vê. O Regulamento sairá daqui a poucos dias, e creio que ficará em condições equitativas e fáceis de ser aceites pelo comércio.

— Angola tem ainda credores, que há muito esperam pelo pagamento do que lhe devem...

— Tem. Já nos últimos meses se arrumaram muitas dessas dívidas. Agora, no pensamento de nunca se deixar que a circulação fiduciária da colónia vá além do seu limite autorizado, negociou-se com o Banco de Angola mais um suprimento de 12.000 contos. Espero com elle resolver muitas situações embaraçosas. Isto é essencial para o restabelecimento do crédito da colónia, sem o qual não poderemos pensar na realização de muitas das obras que o futuro exige e que temos de levar a bom termo. Assim, em Angola todos se convençam de que a ordem financeira e a económica são a base indispensável do progresso daquela nossa grande possessão de além-mar.

Foram estas as últimas palavras do sr. dr. Armindo Monteiro, como resposta às perguntas que formulámos. Tinha-lo ouvido com o maior interesse e até enlêvo, na clara exposição que nos fizera dum assunto da maior complexidade, e registado, com a maior alegria, as suas declarações, tão nítidas e compreensivas, mesmo para os mais leigos numa matéria de carácter muito especial. A forma sincera e reveladora dum profundo conhecimento do problema, com que o sr. Ministro das Colónias nos expôs o estado da questão das transferências de Angola, mostra bem que se estão abrindo largas clareiras no futuro desta importante colónia e se conseguirão, de certo, acalmar, em grande parte, as inquietações que até agora têm preocupado o espirito de todos os que têm ali interesses, de que dependem, para muitos d'elles, não só o seu bem estar, mas mesmo a própria existência.

NINGUÉM tem dúvidas acêrca dos resultados a que chegaria uma empresa privada se adoptasse os métodos de trabalho e os processos que na administração pública se empregam para obter o pessoal dirigente: seriam a desorganização inevitável e a ruína; a bancarrota e talvez a cadeia para alguns dos directores, não por desonestos (oh! não...) mas pelas nefastas consequências da sua inexperiência ou da sua negligência.

A máquina administrativa funciona mal; é lenta, pesada, rotineira, de pouco rendimento. Não se podendo pôr inteiramente de lado para a substituir por outra nova é preciso ir pouco a pouco substituindo as peças mais gastas; assim se vai reservando; mas quando a última peça é nova já as primeiras que se substituíram estão cansadas e ferrugentas...

A falta de conhecimento dos fins a atingir e essa lentidão burocrática de forma alguma se coadunam com as condições da vida moderna. De entre os múltiplos aspectos que ela nos oferece dois são relevantes: o ritmo acelerado e a larga publicidade. Longo e descabido seria, de momento, analisar e justificar as causas dêste último facto; limitamo-nos a constatá-lo acentuando que não apenas as organizações públicas mas também as grandes empresas privadas a ela recorrem, e contam-se seguramente por milhares de toneladas as folhas e volumes de estatísticas, gráficos, relatórios, informações, que por todo o mundo elucidam do estado das empresas ou serviços, divulgam a variação dos preços, o movimento das populações, a produção das terras, o número dos veículos, dos passageiros, as toneladas de mercadorias, tudo, em suma, que seja susceptível de contar-se, pesar-se, medir-se, tudo que possa interessar o político, o comerciante, o industrial, o estudioso, o economista, todo aquele que para *saber* ou *proceder* precisa que o informem, rápido e certo.

Saber e esclarecer, são assim dois pontos fundamentais, duas prestações peremptoriamente exigíveis à Administração. Ninguém dirá que entre nós ela as tem desempenhado cabalmente...

Um dos aspectos mais desagradáveis, e que por vezes se tornam vexatórios, dos nossos processos administrativos é a sua *incapacidade para informar*. Pode afoitamente afirmar-se que é mais fácil ao português estudioso obter informações a respeito das colónias inglesas, francesas ou belgas, do que das colónias portuguesas. As informações actualizadas a respeito de qualquer assunto exigem repetidas caminhadas para o Ministério das Colónias e o recurso à amabilidade e amizade dos funcionários, que nem sempre conseguem suprir as faltas. Dir-se hia que a necessidade de obter informações por dever de serviços públicos ou privados ou como elementos de desinteressado estudo, são consideradas como impertinente besbilhotice. Dir-se hia que em vez do século XX, de um grande número de interesses ligados à abundante e precisa informação das cousas de além-mar, de uma actividade científica, económica,

A função orientadora e informadora do Ministério das Colónias

POR

JOSÉ GONÇALO SANTA RITA

Professor da Universidade de Lisboa e da Escola Superior Colonial
Advogado

administrativa que repousa nessa documentação, que por ela procura *saber* e *prever*, dir-se hia que vivemos no século XVII, com a administração entregue aos válidos do monarca com as repartições vagarosas, sonolentas, mesureiras e os domínios de S. Magestade Fidelíssima a muitos meses de viagens incertas.

Pouco há em Portugal quem estude, muito longe vive a maioria dos portugueses, mesmo ilustrados, do Grande Portugal de além-mar; pode considerar-se dever imperativo de quem o dirige torná-lo conhecido e informar, dia a dia, por assim dizer, do que nêle se passa, das transformações, do engrandecimento, da prosperidade e também das crises e das deficiências.

Só assim, na falibilidade das cousas humanas, se pode caminhar com alguma esperança de saber para onde vamos e o que queremos, só assim poderemos conseguir chamar primeiro as atenções e atrás delas as actividades e os capitais para as colónias portuguesas, não como cousa vaga, longínqua, meramente retórica, mas como realidades próximas e conhecidas.

Tão importante é esta função que na Itália o Ministério das Colónias, reorganizado pelo Real decreto de 31 de Maio de 1928 foi dotado de uma repartição especial de estudos relativos à expansão colonial, informações, imprensa e propaganda, que estuda o movimento colonial internacional em relação às colónias, mantém as relações entre o Ministério e os institutos de cultura colonial, superintende na propaganda colonial no campo político, comercial, industrial e agrícola, examina a imprensa italiana e estrangeira no que respeita à política colonial, recolhe e publica os documentos relativos às colónias italianas e coordena as informações políticas e económicas que lhe dizem respeito.

Entre nós pouco interesse tem oficialmente merecido a propaganda e cultura colonial bastando dizer que o próprio instituto oficial dessa cultura colonial viveu longos anos não só com a indiferença mas com uma atmosfera de hostilidade da parte do Ministério e se actualmente isso não acontece em relação a Escola Superior Colonial, por se ter modificado a mentalidade do funcionalismo do Ministério, hoje mais ilustrado e conhecedor pela experiência das dificuldades com que lutou no início da sua carreira e sabedor pelo exemplo das outras nações coloniais da necessidade de um instituto de preparação

(Conclue na pág. 15)

Página literária

A volta de Sotavento para S. Vicente foi feita já com a preocupação de um encontro muito possível com o navio inimigo. Antes de entrar em S. Vicente espreeitei o fundeadouro de Santa-Luzia, sempre para mim tão suspeito. À tarde de 1 de Novembro a *Ibo* chegava ao Pôrto-Grande e desembarcava o chefe da Província. Não me enganara na minha previsão de que o submarino, a querer visitar-nos, não se anteciparia.

Se a viagem fôra de vigilância extrema, a noite de 1 para 2, em S. Vicente, foi igualmente fatigante de atenção. Rompeu, porém, o dia, sem incidente que nos perturbasse. Estava-se em plena claridade, e com a necessidade de limpar as fornalhas, sujas do fogo prolongado e da má qualidade de carvão, com o descanso relativo que a luz do dia trouxera, empreendera-se esse serviço, de que resultara, evidentemente, uma queda temporária da pressão de vapor.

Perto das 7 horas, estando na tolda olhando para o mar, avistei eu próprio uma esteira, para que chamei a atenção do Imediato, e que reconheci instantes depois ser um torpedo, correndo já muito no interior do pôrto. Acorrer a postos de combate a bordo foi simultâneo com a corrida do torpedo, que atingia o *Guahiba*, vapor brasileiro, fundeado mesmo junto da *Ibo*. Ainda a *gerbe* da água, erguida pela explosão, com grande poeira e fumarada, não se tinha desfeito, e um segundo torpedo cortava as águas e atingia em pleno outro vapor brasileiro, o *Acaty*.

Que mais se ia seguir!?

Largar imediatamente era-nos impossível, com a queda que houvera na pressão de vapor. Felizmente, da tolda, avistou-se o periscópio do submarino; fez-se fogo, mas por precipitação do atirador ou má visibilidade do alvo, o primeiro tiro foi mau; o Imediato, que comandava a ré, tomou êle próprio o lugar do apontador e mandou três magníficos tiros que caíram mesmo junto ao periscópio. Êste desapareceu. Entretanto, à primeira pressão de vapor, a *Ibo* suspendia e navegava a perseguir o submarino.

O ancoradouro estava alastrado de destroços; naufragos debatiam-se com as águas e procuravam agarrar-se a tábuas ou remos. Dos numerosos barcos de indígenas que andavam sempre na baía, uns haviam sossobrado, os restantes fugido. A *Ibo*, antes de largar, mandara duas balieiras em socorro dos naufragos; o Patrão-Mór de S. Vicente, num barco da Capitania, acudia também. Não houve mais vítimas do que as da explosão. Os barcos da *Ibo*, à sua parte, salvaram 28 vidas.

MEMÓRIAS DE Guerra no Mar

*Do livro do Comandante
Henrique Corrêa da Silva
transcrevemos algumas páginas*

Da Ponta Norte rompiam fogo, na confusão resultante de tanto destrôço na água. A *Ibo* procurava seguir o submarino, mas a pressão de vapor, gasta às primeiras rotações da máquina, atraçoava-nos de novo, e foi tal o seu enfraquecimento, que a *Ibo*, que avançara para meio da

baía, esteve parada, dando o mais seguro dos alvos para que o inimigo a afundasse por sua vez.

Felizmente, deve ter coincido a paragem da *Ibo* com alguma grande imersão do inimigo, que a não notou. E deu-se o caso espantoso, de o barco alemão, um cruzador submarino, armado de duas peças de 15^{cm}, tendo na própria ocasião um torpedo pronto a disparar, abandonar o campo, retirar adiante da *Ibo*, procurar a profundidade das águas para se ocultar, ir cada vez para mais longe quando, espreitando à superfície, a avistava no seu encaicho; só se julgou enfim em segurança e livre de perigo do nosso contra-ataque, lá para oeste do canal, lá muito ao largo, com 30 metros de água por sobre o casco!

Mas como saber-se isso?

Pôde saber-se, felizmente para mim, felizmente para a minha guarnição, para não sermos mais uma vez uns embusteiros para quem a malquerença de alguns ia tão longe, que em S. Vicente, a-pesar-de, na hora de pânico haver quem só nas montanhas se sentisse seguro, chegou a dizer-se, com a reacção da afoiteza, que nenhum ataque inimigo houvera e que tinham ocorrido apenas duas grandes explosões de caldeiras!

Tenho em meu poder a cópia do *Diário de Navegação* de 2 de Novembro de 1917, do cruzador submarino U 151 da Marinha de Guerra Alemã. Está autenticada devidamente. Foi-me fornecida por um cônsul alemão que conheci na Beira, antigo oficial combatente da Marinha Alemã, com quem, anos depois da guerra, tive prazer em conviver. E é dêsse *Diário* que eu sei que o Comandante meu adversário era o Capitão de Corveta Kophamel; que o submarino, pela 1.^h30^m da madrugada, estava pelo norte do Ilhéu dos Pássaros; que às 6 mergulhou totalmente e veio procurar posição na baía; regista o *Diário* todos os navios que estavam no pôrto, citando um só nome, *Kennemerland*, o que aqui também registo para futuras considerações que hei-de fazer. A pobre *Ibo* é suposta pelo submarino como um navio torpedeiro dando combóio aos vapores mercantes que estavam junto. Mal sabia o inimigo que nos arrastávamos a escassas 5 milhas, com pressão arrazada, com casco

(Conclui na pág. 18)

Ainda

O Caminho de Ferro de Tete

pele Tenente Simões da Mota

Aluno laureado da Escola Superior Colonial

VIMOS em artigo anterior a grande vantagem que para a economia da Colónia de Moçambique advirá com a construção deste caminho de ferro.

Quem o deveria construir? É pergunta que ocorre, tanto mais quanto é certo haver várias entidades que pretendem obter essa concessão tendo ainda há pouco tempo — conforme consta dos jornais diários de 10 de Julho próximo findo — uma firma, que pelo nome parece inglesa, apresentando no Ministério das Colónias as suas propostas acerca da projectada construção deste caminho de ferro.

Ignoramos qual o projecto dessa companhia, e assim não sabemos se ela pretende fazer a construção do ramal que vindo de Tete entronca no Transzambezião em Chiromo seguindo esta via até ao porto da Beira, tendo assim o traçado parte em território nacional e parte em território estrangeiro, ou se se propõe construir a via que partindo de Tete vá sair a um dos portos situados ao norte do Chinde tendo todo o traçado em território nacional.

Seja porém qual for o traçado que ela se proponha seguir nós desejaríamos que não fosse posto de parte o princípio que, depois de certa data para cá, se tem seguido na Colónia de Moçambique, princípio este, filho sem dúvida, das lições do passado entre as quais figura como lição mestra a recebida com a construção do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, em que o Estado, tendo começado a construí-lo em 1885, foi, depois adjudicá-lo a um empreiteiro Mac-Murde para mais tarde, após alguns dissabores e contratempos, ter de pagar importantes quantias a este indivíduo e proceder então à sua reconstrução, princípio esse consistindo na construção feita por conta do Estado.

Não se dirá que é um excesso de "companhiofobia," que me ataca pois que esta minha opinião a tenho visto expandida por individualidades de destaque e competência em assuntos de Caminhos de Ferro coloniais, permitindo-me citar a do Senhor Engenheiro Lopes Galvão, bem conhecido pelos seus valiosos trabalhos sobre redes ferroviárias, que, num artigo publicado no *Boletim da Agência Geral das Colónias* de Agosto de 1929 — número dedicado a Moçambique — referindo-se ao Caminho de Ferro de Tete, diz:

"Estas e outras construções impõem à Colónia pesados sacrifícios, mas há que fazer-los."

"O momento que passa exige especiais cuidados na nossa acção colonial. Os grandes factores económicos, os elementos de trabalho que com os caminhos de ferro e portos condicionam a vida da Colónia, devem ser propriedade do Estado para poderem ser utilizadas livremente — o itálico é do original — por quem governa."

"É com o concurso deles que nós havemos de resolver o grave problema da colonização europeia."

"Já lá vai o tempo em que se discutia se os caminhos de ferro coloniais deviam ser feitos pelo Estado, ou antes entregues aos cuidados de Companhias. Prevaleceu o primeiro critério."

"E o Governo português, vendo-se forçado a resgatar o caminho de ferro de Ambaca, sentiu já bem as vantagens deste salutar princípio."

"Quem paga, em definitivo, os caminhos de ferro que os particulares constroem? É a Colónia e sempre ela."

"Pois se ela os paga, que seja ela também, e de início, a senhora da sua utilização."

Esta é que me parece ser a sã doutrina a seguir, e que, repito, a Colónia de Moçambique tem felizmente adoptado como é prova bem recente a construção, que se vai fazer, do caminho de ferro do Limpopo.

Há ainda, no caso do caminho de ferro de Tete, a tomar em linha de conta o facto de, seguindo ele todo em território nacional, poderem surgir campanhas "surdas," ou "sonoras, de interesses feridos, campanhas essas que a Companhia concessionária, por um espírito de "fraternidade," — se outro não houvesse — podia ajudar, levantando quaisquer entraves que amargos de boca nos

trouxessem ou atrasos na construção ocasionassem, tanto mais que, creio não seria caso virgem para nós.

É claro que, se a construção deste caminho de ferro deve ser feita por conta do Estado, em mãos do Estado deve ficar a sua administração.

De facto, sendo os caminhos de ferro instrumentos valiosos de fomento, para que eles correspondam à sua missão não se pode ter como única mira os lucros a colher, e assim cuidados tem a haver com as tarifas a adoptar, de molde a não se irem sobrecarregar géneros pobres de uma maneira tal que a sua colocação nos mercados consumidores ficasse por um preço que tivessem de ser vendidos sem a indispensável margem remuneradora para a sua exploração.

O Estado, sendo o detentor dos interesses gerais, poderia adoptar tarifas moderadas, pois que por outras vias — entre as quais poderemos colocar o aumento da riqueza pública com o desenvolvimento económico que o próprio caminho de ferro provoca — ele pode aumentar as suas receitas, que compensação lhe levem ao prejuízo — se o houver — da exploração ferroviária.

Sobre este assunto diz o Sr. Henrique de Paiva Couceiro, cuja obra colonial é bem conhecida, no seu livro "Angola," o seguinte:

"A administração das tarifas ferro-viárias, no território das colónias, é portanto evidentemente um atributo integrante do exercício de soberania, tanto pelo menos como o pode ser o comando da força pública."

"Compreende-se, acaso que o arquitecto de um país novo, obra ainda assim um tanto diversa da empreitada de uma nova edificação urbana, entregue justamente a ferramenta essencial em mãos alheias, ou em mãos de empresas de finança ou comércio?"

"Dir-nos não que o facto de não ser proprietário de uma linha férrea não impede o Governo de ter ingerência no regime das tarifas."

"É exacto. Mas não é menos exacto que a ingerência nessas condições será sempre sujeita a acordos e compromissos que a restringem, ou pelo menos lhe limitam a liberdade de acção e usurpam as faculdades próprias da interferência sistemática no fomento da riqueza pública. Ora com domínios desse género podem admitir-se, aliás com inconvenientes, mas sem perigos de maior, na Metrópole, onde a infiltração de influências estranhas, ou atrazadoras se defronta com a pouca penetrabilidade, e moldabilidade, de um organismo já feito, automovido, e resistente contra absorções ou travamentos."

"Não assim, nas colónias, e muito especialmente naquelas onde haja em vista uma obra política."

"Enfim, a favor de princípio tão notoriamente axiomático, quaisquer argumentações podem bem fazer lembrar o arrombamento de alguma porta aberta, embora a conveniência de bem gravá-lo na opinião geral, e a circunstância de o termos visto, apesar de tudo, postergado, precisamente onde mais se impunha, justificasse, em certa medida o repisamento insistente."

Longa transcrição mas que bem necessária se torna para se ver que em boa companhia me encontro.

Assim, pois, nós fazendo votos para que a construção do Caminho de Ferro de Tete seja uma realidade dentro de pouco tempo, muito folgaríamos em saber que a Colónia de Moçambique não porá de parte a sua norma habitual, de fazer essa construção por sua própria conta, seguindo um traçado sempre dentro de território português.

Ainda há pouco, o Sr. Engenheiro Miranda Guedes — antigo Director das Obras Públicas em Moçambique — defendia este traçado, que foi sempre seu desejo, chegando — em 1918, creio — a mandar fazer um reconhecimento nesse sentido, reconhecimento esse de que foi encarregado o Engenheiro G. W. Buncombe, da casa Pauling & C.^a, acompanhando-o o Engenheiro português Sr. Cabral.

Do seu relatório consta que: "A engenharia não encontrará

grandes dificuldades na construção do caminho de ferro, e o trabalho será de natureza fácil..

É claro que este trabalho deveria ter como pôrto testa um dos portos situados ao norte do Chinde, estando indicados Quelimane ou Pebane.

Várias são as opiniões sobre qual deles deve ser o aproveitado, estando em convencido de que o mais indicado é Pebane, pois que, segundo técnicos autorizados, oferece muitas mais vantagens à navegação e é de menos dispendiosa construção do que Quelimane, militando ainda a seu favor o facto de ter um magnífico clima.

Já o grande colonial que foi o Sr. General Freire de Andrade, dizia no volume III dos seus maravilhosos relatórios: "... e conquanto o pôrto de Quelimane não seja bom e nunca o possa vir a ser por completo.."

Aqui há anos, viajando num dos barcos de cabotagem na Colónia, dizia-me o Comandante, oficial experimentado e conhecedor da costa, em resposta a uma pergunta minha, ao entrar a barra de Pebane, que: "ao entrar em Quelimane todos os sentidos são poucos, ao passo que a entrada em Pebane se pode fazer a dormir, quasi.."

Também, segundo o Sr. Ismael A. Costa, refere, numa tése apresentada ao III Congresso Colonial, há anos, o então capitão do pôrto de Quelimane, oficial experimentado e conhecedor da barra de Pebane, que: "Calcule que apenas fui encontrar um centímetro a menos da profundidade na sondagem que acabo de fazer confrontada com a que fôra feita há 30 anos.."

Ainda o Sr. Freire de Andrade diz, no seu volume I — Relatórios — páginas 145/6, sobre a barra de Quelimane, o seguinte: "Pondo porém de parte as condições da barra (Quelimane) que nunca poderão ser boas, se o caminho de ferro partir de outra povoação da costa, essa povoação desenvolver-se há igualmente e as vantagens para a Província serão as mesmas ou maiores, do que as que resultariam do engrandecimento de Quelimane.."

"Em vez de um braço de mar defeituoso de nascença como é Quelimane e que as mais dispendiosas obras nunca colocarão em situação de ser um bom pôrto comercial.."

Parece-me assim que Quelimane não tem nada que o recomende para vir a ser o pôrto-testa do caminho de ferro de Tete, sendo Pebane aquele que, segundo opiniões várias, está mais indicado.

Não se poderá argumentar com as obras feitas em Quelimane, pois que, quem por lá passou bem sabe qual o valor dessas obras e qual a sua eficiência para um pôrto de movimento.

Quanto ao facto de ser Quelimane uma vila antiga, com edificações importantes que seria impossível abandonar, vindo aumentar as despesas com a necessidade de construir novos edificios na localidade onde houvesse de ser construído o novo pôrto, eu lembrarei a sã e útil medida adoptada agora no distrito de Mocimboa, com a mudança da sua sede para Nampula, não tendo havido argumento algum que demovesse o Sr. Governador Geral da adopção daquela magnífica — sob todos os pontos — medida.

Haverá decerto quem lembre o facto das despesas que se estão fazendo com a construção do pôrto da Beira, e as que se vão fazer com a construção da nova ponte sobre o Zambeze, contando, decerto, com a construção do caminho de ferro de Tete, segundo o traçado que o leva a ligar ao Transzambezião.

Não me parece argumento de peso, pois que o desenvolvimento de um pôrto não implica que não se procure desenvolver um outro, dentro de certos limites; mas, no caso presente, parece-me que o tráfego do pôrto da Beira não sofrerá muito com a construção do caminho de ferro Tete-Pebane V. G., pois que, grande futuro espera o pôrto da Beira desde o momento em que seja construída a ligação, já projectada, Blantyre-Fort Johnston, que aumentará, sem dúvida, o movimento do Transzambezião, pois lhe trará todo o movimento das duas margens do lago Nyassa, que tem uma extensão, na direcção N-S, de 500 quilómetros; e maior êle será desde que sejam construídas as 190 milhas que faltam para fazer a ligação Sinoia-Kafué, ligação esta que atravessará uma região rica em minério, com magníficas áreas agricultáveis e onde se pode desenvolver a indústria, com condições boas para a fixação da raça branca, fazendo assim aumentar o tráfego do caminho de ferro Beira-Umtali.

É necessário, pois, que o Governo tome mão deste problema, dando-lhe rapidamente a solução que se impõe.

Estamos convencidos de que a Colónia não será "hoje", difícil conseguir um empréstimo em boas condições para custeio da sua construção, tanto mais quanto é certo não ser exagerado o poder-se supor que o rendimento deste caminho de ferro garantirá o pagamento dos encargos que lhe forem tomar, que com o movimento que lhe darão as minas de Tete, que com o desenvolvimento que tomará o vale do Zambeze.

Já o Sr. Lourenço Cayola, digno professor da Escola Superior Colonial, diz no seu livro "Ciência de Colonização", o se-

guinte: "... Com a falta de meios de transporte e de relações fáceis, a cultura não poderá alargar-se e o povoamento da região paralisar-se há.."

"... Elas (vias de comunicação) constituem um poderoso elemento de progresso e originam a cultura e os grandes centros. Uma boa rede de caminhos de ferro é por isso a primeira condição de toda a colónia e o primeiro elemento do seu progresso.."

Lisboa, 20/9/1931.

NOTA.—O artigo que, com o mesmo título, saiu no número de Maio vem com algumas gralhas, tais como «Zunho» em vez de «Zumbo», «Ivambige» em vez de «Zambeze» e «ponto» em vez de «pôrto» que só agora podemos emendar.—S. da M.

A função orientadora e informadora do Ministério das Colónias

(Conclusão da pág. 12)

e alta cultura, não deixam no entanto, de nascer e morrer iniciativas entusiásticas e louváveis de propaganda e cultura colonial sem que o Ministério, por falta de órgão apropriado, as reconheça alente e enquadre, ocorrendo aos desfalecimentos e hesitações naturais em instituições incipientes mas que êsse desamparo condena à morte, arrastando à desilusão esforços dignos de aplauso e boas vontades meritórias. Tão sensível é essa falta de amparo e continuidade que se pode dizer que é a Sociedade de Geografia de Lisboa a única instituição privada que tem conseguido manter-se no campo dessa propaganda, mercê principalmente da continuidade com que tem sido exercida a sua acção.

No relatório que precedia à abortada reorganização de 1929 dizia-se: «o governo julga indispensável que dentro de pouco tempo haja ao alcance do público os elementos de estudo que forneçam conhecimentos positivos e fecundos acerca das relações essenciais entre a metrópole e a vida ultramarina».

Já vão passados dois anos e nem um passo se deu nesse sentido!

Este assunto não pode deixar de ser considerado na necessária reorganização do Ministério. Está já criado um órgão dessa propaganda, a «Agência Geral das Colónias» cuja acção urge completar e ampliar alargando-a ou até desdobrando-a; seja porém êsse ou outro organismo é preciso reclamá-lo e pô-lo a funcionar.

Encontra-se à frente do Ministério das Colónias um professor universitário distinto, professor de economia que, além de outros predicados, a especialidade dos seus estudos e a sua cultura põem em particulares condições de poder apreciar esta falta e de saber remediá-la.

E será tempo...

A Escola Colonial de Paris

O projecto de lei autorizando a realização imediata de certos trabalhos tendentes ao aperfeiçoamento do apetrechamento nacional, comporta um crédito de 40 milhões destinados à reconstrução da Escola Colonial de Paris.

DA IMPRENSA

IMPREENSA ESTRAN- GEIRA

T R A N S

As relações politico-económicas entre os diferentes países suscitam cada vez mais interesse. Se os sintomas não enganam tudo leva a crer que a via seguida até hoje conduz ao abismo económico.

Apezar da série ininterrupta de "veredictums", aceites por unanimidade nas reuniões sucessivas da S. D. N. nas quais se afirma que o interesse do mundo inteiro exige um comércio de trocas mais livres o que é certo é que na prática não se tem feito caso disso. Um nacionalismo exagerado, o egoísmo, levado aos últimos extremos foram e continuam a ser as únicas origens de inspiração. A crise mundial veio, a inda por cima agravar este mal. Viu-se, por assim dizer, crescerem dia a dia o número e a intensidade dos obstáculos opostos ao comércio internacional de Trocas.

Teoricamente todos reconheciam que as relações comerciais internacionais são indispensáveis, que o bem estar mundial depende do desenvolvimento e da prosperidade dos elementos que compõem a Sociedade humana universal; mas, praticamente, agia-se como se o fim supremo fôsse o de destruir o comércio internacional de trocas, de lesar a prosperidade e o desenvolvimento da humanidade para além das fronteiras.

Esta política baseada sobre aquilo que se supunha ser o próprio interesse no seu sentido mais estreito conduziu por acaso aos resultados que se esperavam? A guerra económica, que se tem tornado cada vez mais encarniçada aproveitou aos combatentes individuais? a situação dos países que se lançaram nesta luta económica é melhor que a daqueles que se mantiveram fiéis a uma política comercial liberal? Eis as questões que prendem um público cada vez mais numeroso.

Posto isto podem ter alguma utilidade certas observações gerais a respeito da política comercial seguida entre os elementos que compõem os grandes impérios coloniais.

Nota-se imediatamente a maior das diversidades, ao lado duma linha de conduta liberal baseada sobre a livre troca e que trata a Metrópole da mesma maneira que aos outros participantes do comércio mundial, encontram-se todos os nuances duma política protecionista feita por meios artificiais e visando a privilegiar mais ou menos a mãe Pátria.

A enumeração e a explicação de todas estas variedades conduziriam muito longe e seriam pouco úteis. O elemento que têm de comum é a preferência especialmente concedida às mercadorias provenientes dos países que conjuntamente formam o Império Colonial, sob a forma de isenção ou de redução de direitos de entrada. Na sua aplicação mais geral esta política cria uma união aduaneira entre a Metrópole e as Colónias.

Que pensar de semelhantes uniões aduaneiras e doutros regimes de preferência?

Abstracção feita de alguns casos especiais é preciso reconhecer que se trata aqui ainda de obstáculos levantados contra o comércio internacional, muitas vezes sob a forma de privilégios concedidos à Metrópole à custa das Colónias.

Ainda que sem dúvida as colónias devam ser, por muitos anos, essencialmente agrárias, continuando a fornecer as matérias primas, convém no entanto não impedir a sua expansão industrial se esta se puder realizar duma maneira natural e, economicamente falando, normal, isto é, não convém obrigar as colónias, por meios artificiais e coercivos, a tomar os produtos industrializados da Metrópole.

O argumento posto para defender as uniões aduaneiras entre países europeus como um meio de reduzir o número e a extensão

dos territórios separados por barreiras aduaneiras não serve para as uniões aduaneiras entre as Metrópoles e as Colónias. E não serve porque estas não visam de modo algum a remir os territórios chamados pela sua situação geográfica e o seu caracter económico a formarem conjuntamente um só mercado, mas impedem a colónia de estender as suas relações aos países que estariam indicados para as trocas comerciais pela sua situação geográfica e outras circunstâncias.

E aqui está uma consideração que põe fora de dúvida que as medidas visando ou tendendo a privilegiar a Mãe Pátria devem ser, geralmente falando, consideradas prejudiciais aos interesses da Colónia. Estes interesses exigem que a Colónia possa, por si própria, adquirir, ao preço do menor sacrificio, as mercadorias de que tem necessidade para importar.

Levantando obstáculos, por uma união aduaneira ou outros meios artificiais, à importação das Índias Neerlandesas, de tecidos ou artigos do Japão, em proveito da indústria holandesa, a Holanda imporia às Índias um sacrificio considerável como preço do seu beneficio — linha de conduta que influiria desgraçadamente na política orçamental da Colónia. Porque é evidente que nas Colónias as contribuições indirectas têm e terão ainda durante muito tempo — ao lado dos impostos directos sobre rendimentos proficionais e outros dum montante mais ou menos elevado, uma importância maior que nos países occidentais. Ora, entre estas contribuições indirectas, os direitos fiscaes de entrada ocupam o primeiro lugar e os beneficios que daí resultam sofrem o contra-ataque das uniões aduaneiras e de tôdas e quaisquer medidas preferenciais.

E assim o essencial é ainda concluir que se serve melhor o interesse mundial bem entendido, e por consequência também o interesse da Metrópole e da Colónia desenvolvendo e reforçando o poder de compra desta.

Possa esta convicção propagar-se antes que seja demasiado tarde e inspirar actos que ponham um termo à guerra económica e abram mais largamente ao comércio internacional, as portas dos territórios coloniais.

L. J. A. TRIP.

N. R. — O facto de transcrevermos este ou aquele artigo não significa concordância com a doutrina apresentada. O nosso objectivo é agitar ideias de interesse colonial e informar os leitores sobre o seu movimento. No artigo presente, por exemplo, se em principio e doutrina estamos de acôrdo, no ponto de vista da oportunidade julgamos que seria um desastre a applicação desta doutrina ao Império Colonial Português.



Os Vernizes e Secantes da marca Estrela são os melhores *

Devem ser preferidos por serem nacionais e rivalisarem com os melhores estrangeiros em preço e em qualidade

A' VENDA EM TODAS AS DROGARIAS

LISBOA — PORTUGAL

PORTUGAL COLONIAL

COLONIAL

CREVE-SE

IMPREENSA PORTU- GUESA

FAZIA esta pergunta o *Noticias* de Lourenço Marques, em 28 de Abril último, no artigo editorial que fez parte de uma série de seis, passando em revista a administração da Colónia de Moçambique nos últimos quatro anos.

E a estatística do comércio e da navegação relativa ao ano de 1930, há pouco vinda para Portugal, dá razão para repetir a pergunta.

Com effeito, deduz-se dela que o deficit da balança de comércio, que em 1926 foi de £ 646.523, subiu em 1927 para £ 839.956, em 1928 para £ 1.285.941 e em 1930 para £ 2.022.070!

Por outro lado, em maior proporção ainda tem vindo a diminuir a corrente de ouro vinda da União Sul-Africana para Moçambique, através da emigração indígena, porque há lá hoje apenas à roda de metade dos trabalhadores portugueses que havia em Março de 1928, e os que regressam trazem já *menos dinheiro*, menos saúde e menos vontade de trabalhar para o ganharem no nosso território.

E este facto é de alta importância e tem íntima relação com o primeiro, porque tem sido o dinheiro recebido por Moçambique através da emigração dos seus trabalhadores indígenas que tem compensado o deficit da sua balança comercial.

Faltando ou diminuindo, consideravelmente essa corrente, ou a Colónia entra num excepcional desenvolvimento económico, que cada vez se torna mais difficil com a diminuição, em quantidade e qualidade, da população indígena — ou a Metrópole tem que lhe acudir, cada vez mais, com dinheiro para sustentar lá a vida do Estado, sem outra alternativa, que a de pedir ... Moçambique.

Razão ponderosa há, portanto, para prestar ao assunto a máxima consideração, por mais desagradável que se venha a tornar. A dizer toda a verdade, a situação económica de Moçambique, sendo suficientemente grave para não deixar dormir socegado quem se preocupar seriamente com o seu futuro, não o é tanto como se depreende da estatística official do seu comércio e da sua navegação; mas, por outro lado, a rectificação das cifras fornecidas pelas eslações do governo mostra que é muito mais grave do que se supõe a sua situação moral.

Com effeito, com verdade se pode dizer que não correspondem à realidade os valores principais da importação nem os da exportação: o que tem uma repercussão imediata nas receitas do Estado e na própria economia nacional.

De que vale, por exemplo, que o calçado e os tecidos importados do estrangeiro estejam sujeitos a impostos muito mais elevados do que artigos similares de produção da Metrópole, se as autoridades aduaneiras os deixam importar, atribuindo-lhes valores desproporcionados?

E todavia é devido principalmente a isso que a indústria nacional é batida em Moçambique pela de países estranhos! ...

O caso assume gravidade extrema com respeito ao açúcar. Mostra a estatística do comércio que em 1930, da parte da Colónia de Moçambique sob a administração directa do Estado, foram exportados para a Metrópole 39.289.700 quilos de açúcar amarelo, com o valor de 791.598 escudos ouro (£ 175.910), e 1.115.222 de açúcar branco, com o valor de 26.523 escudos ouro. Deixe-se de lado o açúcar branco, por ter importância relativamente pequena, e consideremos o caso do açúcar amarelo.

A esse açúcar foi atribuído, para o effeito de despacho aduaneiro de exportação, o valor de 20\$27 escudos ouro, por tonelada, ou sejam 495\$60, ao câmbio official (24.45).

Como em Moçambique a taxa de exportação do açúcar é de 4 % quando o seu valor não attingir a dez libras por tonelada, essa lhe foi applicada, recebendo o Estado 774.182\$00, correspondente ao valor global de 19.354.571\$00.

A verdade é, porém, que só por crassa ignorância ou crimi-

noso propósito, pode ter sido aceite o valor de 20\$27 por tonelada em presença do decreto n.º 13.458 de 14 de Junho de 1930.

Por esse decreto, a taxa da *salvação nacional*, em vez de ser de \$01, ouro, por quilo de açúcar estrangeiro, como preceituara o decreto n.º 18.021 de 1 de Março do mesmo ano, fixou a variar, e por forma que, adicionada ao custo do açúcar areado pelo sistema português ou superior ao tipo da Escala Holandesa e a quaisquer imposições cobradas pelo bilhete de importação, fique a saída das alfândegas a \$15,5 ouro, por quilo, ao câmbio de Londres sobre Lisboa, sendo essa taxa fixada mensalmente pelo Ministro das Finanças. Essa taxa, com respeito aos meses de Outubro e Dezembro de 1930 — é nesses que se faz principalmente a exportação do açúcar da safara do respectivo ano — foi de \$08,6.

Conseqüentemente, o açúcar estrangeiro ficou pagando de direitos, nas Alfândegas da Metrópole, 3.193\$35, por tonelada, e o considerado nacional apenas 525\$68. Quer dizer: o açúcar em questão ficou a valer em Moçambique por tonelada, pelo menos, 2.667\$67, (diferença entre as duas tributações, adicionado do valor atribuído ao açúcar na origem — 20\$27 — 495\$60), ou seja o total de esc. 3.165\$27.

Ora esta cifra é superior à da conversão de £ 30, ao câmbio official (24,45) e portanto haveria razão para ao açúcar em Moçambique ser applicada a taxa de exportação de 10 %; mas mesmo fazendo o cálculo do valor da libra, por forma a baixar de £ 30,00, ficaria-lhes applicável a taxa de 8 % correspondente ao açúcar quando o valor está compreendido entre vinte e cinco e trinta libras.

Da applicação destes princípios — que resistirão a tôdas as objecções que a chicana possa inventar — resulta; 1.º que os 39.289.700 quilos de açúcar amarelo exportados de Moçambique para a Metrópole em 1930, tinham lá, não o valor de escudos 19.354.571\$00 (791.598 escudos ouro — £ 175.910) que indevidamente lá lhes foi dado, mas o de esc. 124.233.929\$32, que, ao câmbio official correspondem a um milhão cento e vinte e nove mil e oitocentos e quarenta e quatro libras!

2.º que o Estado deveria ter recebido em Moçambique dessa exportação 9.942.714\$00; e só recebeu 774.182\$00 ou seja para cima de nove mil contos a menos!

3.º Que alterando, nesta conformidade, o valor do açúcar exportado, o deficit da balança do comércio fica reduzido de dois milhões de libras a um.

E nem se suponha que por isso ficou mais rica a economia privada em Moçambique, porque tendo ambas as empresas açucareiras, *Hornung e Incomati Estates*, a sua sede em Londres, para lá vão os respectivos lucros.

Com a agravante de que, mesmo a importância da principal despesa local — a da mão de obra indígena, — vai para fora da colónia, porque a firma *Hornung* paga à do território português apenas metade — e muitas vezes nem metade — do que paga à do Niassa Britânico ...

Há informações de que a esta paga o salário mensal de uma libra. O americano *Ross*, bem insuspeito para os ingleses, no relatório que publicou contra a Administração Colonial Portuguesa, disse que foi informado por um dos gerentes da firma *Hornung*, que o salário pago aos indígenas do Niassa era de *meia libra* e o pago aos indígenas locais apenas de *cinco xelins* (que é metade), explicando que os trabalhadores levavam *sete meses* para completarem *seis*, naturalmente por lhes descontarem os domingos e mais dias de descanso.

(Conclui na página seguinte)

PORTUGAL COLONIAL

Portugal comprou no estrangeiro, de Janeiro a Novembro de 1931, os seguintes produtos que as Colónias lhe podem fornecer :

	Contos	
Algodão em caroço, rama ou cardado.....	70.219	
Algodão em fio.....	16.673	"
Lã.....	10.071	"
Gado vacum.....	2.775	"
Couros.....	6.393	"
Linho.....	1.034	"
Madeiras.....	6.837	"
Sementes oleaginosas.....	39.031	"
Óleo de palma em bruto.....	6.832	"
Tabaco.....	22.718	"
Adubos.....	4.107	"
Sêda (fio).....	78	"
Arroz.....	27.038	"
Cereais em grão (excepto milho e trigo).....	3.714	"
Feijão.....	1.309	"
Trigo em grão.....	44.706	"
Chá.....	4.251	"
Café.....	15.701	"
Total.....	283.287	"

É uma onda de ouro que o estrangeiro nos leva todos os anos.

EXPEDIENTE

A falta de transferências de Angola impede-nos de fazer a cobrança das assinaturas do 2.º semestre pelo correio. A falta doutro meio e não desejando privar os nossos assinantes de Angola da recepção da revista, rogamos a todos o obséquio de enviarem à redacção (Rua da Conceição, 35, 1.º) a importância das duas assinaturas em moeda da Colónia.

Vai Moçambique morrer?

(Conclusão da página anterior)

Como é possível que suceda o que, com simplicidade e exactidão, ficou narrado?

É claro que no caso não cabe a principal responsabilidade às empresas açucareiras, que com certeza não têm ambas *agentes diplomáticos* em Moçambique e Lisboa mais bem pagos do que os Ministros da República Portuguesa, para passarem o tempo sempre a comer ou a dormir; mas à administração local em que foram possíveis tais *diabruças*.

EDUARDO SALDANHA

Memórias de Guerra no Mar

(Conclusão da pág. 13)

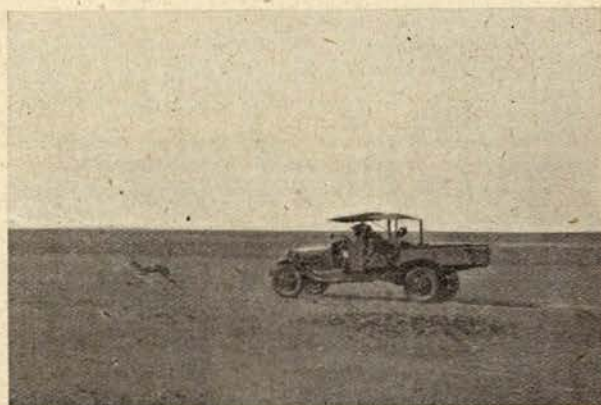
sujo, e que tínhamos como único armamento peças de 47mm! Os torpedos foram lançados, respectivamente, a 450 e 300 metros do alvo; a uma distância dessas, era absolutamente impossível errar um tiro; mas a *Ibo* apercebeu o inimigo, a *Ibo*, sem pressão quasi na caldeira, largou a amarra para as águas e avançou para o submarino, e é ele que o diz, com registo de hora que coincide com os nossos, que não lançou o terceiro torpedo, com que já tinha um tubo carregado, por ver largar e avançar a *Ibo*, e que ao ver aproximar esta procurou mas foi a profundidade e a salvação nas águas exteriores. De vez em quando —lá está no *Diário*, 7,^h50^m...8,^h40^m, volta a espreitar o que há no horizonte a ver se é possível a continuação do ataque... Mas sempre a *Ibo*, sempre a mesma perseguição, como se a *Ibo* adivinhasse realmente as direcções onde ele ia aflorar!...

É não há remédio senão desistir, ir para 30^m de fundo e seguir para oeste, para o largo, para onde a *Ibo* o deixe em paz.

A Fauna de Angola



Galopada de Zebras no Deserto de Mossâmedes



Uma gazela perseguida no Deserto de Mossâmedes

(Clichés de A. Pratas)

INFORMAÇÕES DO MUNDO COLONIAL

Crónica do mês COLONOS DE ANGOLA

COMETE-SE freqüentemente na Metrópole uma injustiça contra a qual é necessário reagir, não vá passar como realidade da política o que é apenas uma calúnia. É a que atribui aos colonos de Angola todos os males, todos os erros, todos os pecados de que a Colónia é vítima—é a que leva, certos senhores que almoçam e jantam bem, que passam vida confortável e pouco trabalhosa, a dizer, perante cada acontecimento de Angola: «Aquela gente!...»

Ora aquela gente é portuguesa como os que vivem na Metrópole. E não só é portuguesa, como também é da melhor gente que existe em Portugal. Não são anjos é certo—são apenas homens a-pesar-do que têm sofrido e do que têm labutado; mas são homens descendentes directos do homo-faber (o homem que realiza e não perde tempo com fórmulas negativas—o contrário do homo-sapiens (o homem sabichão que abunda na Metrópole e tem pousada no Café Martinho).

Mesmo que os erros e pecados de Angola fôsem no todo obra sua, o que não sucede, havia que considerar o que os colonos têm sofrido—o seu martírio de algumas dezenas de anos. Mesmo que os males da Colónia lhe pudessem ser assacados; havia que ter em vista o que eles (e só eles!), sem amparo, sem arrimo, até sem simpatia, têm feito duma possessão que ainda há cincoenta anos era mata de gentio e que hoje nós apontamos orgulhosamente como padrão do nosso esforço e da nossa capacidade colonizadora.

Colonizar em terras de África é sempre uma

ação dolorosa, árdua, cheia de amarguras e lutas ingentes. Se Angola é hoje, de facto, um milagre de cinquenta anos esforçados, isso deve-se, desde o aviado e o funante que abriram caminhos desconhecidos até ao agricultor que tem alargado a mancha da nossa ocupação económica, só os colonos de Angola, contra todas as amarguras que uma colonização exige, contra todas as dificuldades que a própria Metrópole lhes opunha quando lhes enviava do Terreiro do Paço apenas os homens incómodos de que se queria desfazer.

Não; os colonos de Angola não podem ser proscritos, nem tratados como réus. Têm uma obra que ainda o ano passado, em Vincennes, foi exaltada como título orgulhoso do nosso valor colonial; têm anos de sofrimento perante os quais é forçoso que nos curvemos com respeito.

E tão injusto é dizer de «aquela gente!...» o que certos senhores bem alimentados dizem como seria, da parte do colono de Angola, atribuir a todos os portugueses da Metrópole, os pecados que contra a Colónia, apenas uma minoria tem cometido.

Se estas injustiças se cometem, cá e lá, reajamos contra elas e não deixemos que nem em Angola nem na Metrópole, corram contra uma maioria de portugueses que são respeitáveis, calúnias que os dividiriam, confundindo os caluniadores com o próprio país.

H. G.

Notas do mês

Caminho de ferro e ponte do Zambeze

Pela pasta das Colónias vai ser publicado o seguinte decreto: "Artigo 1.º É autorizada a "The Trans-Zambezia Railway Company Limited., sociedade anónima, com sede em Londres, a emitir obrigações com o juro de 5,5 1/2 e 6 0/10 ao ano, até o montante de libras 2.100.000, nelle compreendidas libras 1.400.000 de obrigações já emitidas.

Art. 2.º O capital realizado pela emissão das obrigações destina-se exclusivamente ao cumprimento dos contractos de concessão e encargos da emissão, e bem assim ao prolongamento da linha do caminho de ferro de que "The Trans-Zambezia Railway Company Limited., é concessionária até o local onde vai ser construída a ponte sobre o Zambeze.

Art. 3.º A "The Trans-Zambezia Railway Company Limited., poderá dar às obrigações já emitidas as seguintes garantias:

a) Privilégio creditório sobre todo o activo da Companhia e garantia hipotecária, de juros e amortização sobre quaisquer bens

ou direitos imobiliários que lhe pertençam, não podendo, porém, a hipoteca sem o privilégio recair em bens imóveis e direitos imobiliários que, segundo a lei e os contractos de concessão, à Companhia é defeso transferir livremente;

b) Consignação, no todo ou em parte, dos rendimentos líquidos da exploração do caminho de ferro.

Esta consignação operar-se-á sem transferência, no todo ou em parte, da construção e exploração do caminho de ferro e seus anexos para o poder dos obrigacionistas.

Art. 4.º Cada obrigação, nominativa ou ao portador, terá o valor nominal de £ 100, £ 500 e £ 1.000.

Art. 5.º O prazo de amortização das obrigações não excederá o que, nos termos dos contractos de concessão, faltar para a reversão do caminho de ferro para o Estado. O prazo de amortização das obrigações já emitidas continuará, porém, sendo o que estiver estipulado nos termos dos respectivos contractos, designadamente na cláusula 6.ª do contracto de 6 de Maio de 1919.

Art. 6.º Salvo o disposto nos artigos anteriores, a emissão das obrigações a que se refere o presente decreto, regular-se-á em tudo pelos contractos de concessão e disposições legais em vigor, não assumindo o Estado nenhuma responsabilidade, directa ou indirecta, que possa resultar da emissão das referidas obrigações.

Art. 7.º A referida Companhia fica, em tudo, sujeita às leis e tribunais portugueses, nos termos dos contractos celebrados com o

Estado ou com a aprovação deste, os quais continuam em pleno vigor.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrário..

Também vai ser publicado um decreto autorizando a "The Central Africa Railway Company Limited", sociedade anónima, com sede em Londres, a emitir obrigações, com o juro de 5 0/0 ao ano, até o montante de £ 1.750.000, que se destinará exclusivamente à construção da ponte sobre o Zambeze, nos termos dos contractos de concessão.

As restantes condições são iguais às mencionadas no decreto que acima reproduzimos.

Memórias de Guerra no Mar por Henrique Correa da Silva (Paço d'Arcos)

É, antes de mais nada, um livro sadio, escrito por um homem são em linguagem sã. Certas páginas têm o sabor de narrativas da História trágico-marítima. Todo o livro é a obra dum português de rija ténpera e honradíssimo carácter.

Refere o livro a missão de serviço desempenhada pelo autor, a bordo da pequenina canhoneira *Ibo*, durante a Guerra, em Cabo Verde e nos Açores. É história do nosso tempo — história que estava por fazer e que o sr. comandante Correa da Silva fez muito bem em trazer a público. Se a sua intenção foi dar-nos elementos para robustecer este orgulho de ser português que é próprio conserva tão alto e que precisa, evidentemente, de razões da Razão para se manter legítimo e sólido, conseguiu inteiramente o seu objectivo.

E a melhor prova está no interesse que o livro tem despertado.

A libra

Do jornal *O Direito* de Lourenço Marques, transcrevemos sem comentários:

"Ontem o valor de libras-ouro esteve a 148 escudos!!!

Hoje devem apanhar os negociantes de coberturas um balde de água fria, mas em todo o caso torna-se necessário meter na cadeia aqueles que estão a exportar ouro para Índia, visto que é de conhecimento geral que saem avultadas importâncias para ali.

As autoridades devem imediatamente exercer uma rigorosa fiscalização em todos os barcos, mas especialmente sobre os da "British India", apreendendo o ouro que for encontrado e metendo na cadeia os portadores.

A libra-ouro vale hoje na Índia inglesa 21 rupias e o negócio é chorudo.

É preciso deixar de haver contemplação porque não podemos estar a fazer e a pedir sacrifícios para os nossos amigos monhês nos levarem o dinheiro..

«Le mois» e as colónias portuguesas

Le mois, a recente publicação que diz ser uma síntese mensal da actividade mundial, fazendo o balanço da Exposição Colonial de Paris e referindo-se aos vários países que nela participaram, não tem uma palavra para Portugal. Dir-se-ia que a nossa representação e a capacidade colonizadora dos portugueses que tão exaltada foi durante a exposição ficou ignorada por parte de *Le mois*.

Ora em Portugal tinha esta revista encontrado um acolhimento muito lisonjeiro, porque todos a julgamos realmente um documentário imparcial e de boa informação.

Afinal ignora ou finge ignorar que existimos.

Governo de Mossâmedes

Foi exonerado de governador de Mossâmedes o major de cavalaria sr. Freire Quaresma.

Serviços telefónicos coloniais

A Bélgica vai estabelecer serviços telefónicos entre a Metrópole e as Colónias.

Colónias e protectorados estrangeiros

Madagascar

I) **Situação económica** — Quando a França se estabeleceu na ilha o número total das importações e exportações elevava-se a 17.593.882 francos. Depois desta época o comércio geral da Colónia tem aumentado constantemente. Em 1914, antes da Grande Guerra, o comércio exterior atingia 94.039.918 francos, em 1925 ascendia a 935.777.251 francos assim distribuídos:

Importações.....	451.854.433
Exportações.....	443.922.818

Depois de ter subido ainda a um valor total de 1.123.468.833 francos em 1926, dos quais 535.856.989 diziam respeito às exportações, o comércio geral da Colónia descia em 1927 para 954.896.022 francos.

II) **Principais produtos de exportação** — Madagascar é uma Colónia essencialmente agrícola, embora no seu sub-solo existam importantes riquezas minerais. A sua orografia e o clima tornam-na apta para a agricultura e para as mais variadas produções. O arroz que é a base da alimentação do indígena exportava-se antes da Guerra em pequeníssimas quantidades e importava-se em larga escala. Melhoraram as circunstâncias depois da Guerra. A exportação de arroz que em 1920 era de 32.000 toneladas, atingia em 1924 mais de 79.000. Depois deste ano as exportações têm sucessivamente diminuído até 1926 em que não excederam 20.000 toneladas.

A mandioca é muito cultivada e a sua produção é abundante. Encontra-se por toda a ilha, mesmo em altitudes de 1.600 metros. Em 1920 a exportação era de 20.000 toneladas; em 1926 excedia 40.000.

O café é cada vez mais cultivado e dá bons resultados. A exportação tem aumentado no decorrer dos últimos anos. Sendo de 442 toneladas em 1915 é actualmente de cerca de 2.800. O cacau e a baunilha são também cultivados mas com menos êxito, embora este último produto tenha larga exportação.

III) **Plantas textis** — Entre as plantas textis é a rafia a que mais se produz. A tonelagem exportada atinge hoje cerca de 6.500.

O algodão produz-se em pequena quantidade, embora seja uma cultura de futuro.

IV) **Sementes oleaginosas** — Começam a dar resultados interessantes as culturas de sementes oleaginosas. A exportação do coconote foi, em 1926, de 4.500 toneladas.

V) **Caoutchouc** — O caoutchouc espontâneo que outrora se exportava abundantemente deixou de ter, por causa da concorrência da Indo-China, a procura que tinha. É evidente que se se conseguir desenvolver em Madagascar a cultura do caoutchouc, a exportação voltará a ser outra vez importante.

VI) **Produtos florestais** — Os produtos florestais são numerosos porque as florestas de Madagascar ocupam, na parte Este da ilha, uma superfície de cerca de 10 a 12 hectares. Produz madeiras boas, e por vezes preciosas como o ébano, e vários sub-produtos, tais como cera, gomas, resinas, fibras, etc. A exportação actual é de cerca de nove a dez mil toneladas.

VII) **Pecuária e produtos derivados** — A pecuária está relativamente bastante desenvolvida em Madagascar e tem dado lugar ao estabelecimento duma indústria já importante: a das conservas alimentares de carne, reproduzindo em pequena escala o que se faz na Austrália. Em 1926 foram já exportadas 4.000 toneladas de caixas de carne em conserva.

Exportam-se também, embora em muito pequena quantidade, as carnes congeladas. A sua exportação foi, em 1926, de 5.000 toneladas.

Os coiros tiveram uma exportação de cerca de 8.000 toneladas — o número mais alto de exportação deste produto em todas as colónias francesas.

VIII) **Indústria mineira** — Só depois de 1909 é que as indústrias mineiras começaram a ter um certo desenvolvimento. Entre os minerais encontrados no sub-solo figuram, em quantidades importantes, o ouro, e a grafite.

A grafite, que tem em Madagascar o seu maior centro de produção, existe numa zona que vai de Norte a Sul em todos os planaltos — zona que mede cerca de 1.400 quilómetros de comprimento. A quantidade exportada de Madagascar em 1926 foi de cerca de 12.000 toneladas representando um valor de 27.489.208 francos.

O ouro é também muito explorado. As províncias mais ricas neste produto são Mevatanana, Mananjary, Ambilohe, Marondava e Maromanga. Em 1926 foram exportadas cerca de 200 toneladas de minério de ouro.

O petróleo que se julga existir na ilha não foi ainda explorado a pesar das concessões já concedidas a algumas empresas inglesas.

Existem ainda algumas pedras preciosas nos filões de pegnate e de quartzo.

IX) Indústrias de Madagascar — As indústrias principais são de duas espécies: as dos indígenas, indústrias locais, numerosas, e as dos europeus, criadas depois da ocupação de Madagascar pela França. A indústria indígena mais importante é a dos chapéus de palha e de junco.

Entre as indústrias criadas pelos europeus figuram em primeiro lugar as alimentares: as fábricas de açúcar e de rhum de Nossi-Bé e Tamatave; as fábricas de conservas de carne da montanha d'Ambre de Tamatave, Boanary, Tananarive, etc.

A exploração do sub-solo deu origem ao nascimento de certas indústrias, que são florescentes.

X) Apetrechamentos económicos — As vias férreas não estão ainda muito desenvolvidas em Madagascar. Depois dos trabalhos efectuados em 1913 e 1923 a rede ferroviária de Madagascar tem 494 quilómetros compreendendo 3 linhas principais:

1.ª Linha, de Tamatave a Tananarive, costa Este, com 369 quilómetros. Começou a ser completamente explorada em 9 de Março de 1913.

2.ª Linha, de Tananarive a Antsirabé (centro da ilha) com 130 quilómetros completamente explorados desde Outubro de 1923.

3.ª Linha, de Moromanga no lago Alastra (a 122 quilómetros de Tananarive) com 166 quilómetros e aberto à exploração desde 1923.

Além destas vias de comunicação existem: as estradas de interesse geral e regional numa rede de 2.800 quilómetros; vias fluviais constituídas pelo canal de Pangalanes e por cursos de água naturais.

XI) Portos — Tamatave é o principal porto de comércio da Colónia. Está actualmente em estudo um grande projecto de trabalhos tendentes a pôr Tamatave em condições de corresponder às novas necessidades e ao tráfico crescente da ilha. O tráfico marítimo do porto de Tamatave atinge hoje mais de 200.000 toneladas.

Uma Exposição Colonial em Marselha

Alguns departamentos do Sul de França representaram ao Governo no sentido de se organizar em Marselha em 1935 uma Exposição Colonial Nacional.

Diversas

O Conselho Superior de Viação pediu ao Ministério das Colónias, que seja posto em vigor nas nossas Colónias o novo regulamento para a circulação de automóveis.

• Pela Direcção dos Serviços de Justiça e Cultos estão sendo estudados vários diplomas, a fim de, depois de adaptados, serem mandados aplicar às colónias.

Índia

Foi festejada em Calcutá, nas passadas férias do Natal, a "Semana do Tagore", ao comemorar o 70.º aniversário natalício do grande poeta indiano Rabindranath Tagore.

• Foi submetida à aprovação do sr. Ministro das Colónias a proposta do governador geral da Índia acerca da reorganização da secretaria do Tribunal Administrativo, Fiscal e de Contas.

• Por motivo das festas solenes que se realizaram na Índia durante o mês de Dezembro último, em que foi exposto o corpo de S. Francisco Xavier, entraram ali em circulação três milhões de selos de um, dois e seis reis, e de uma, uma e meia, duas e duas e meia tangas.

Macau

Já se encontram em Macau os delegados de Portugal à Conferência Internacional sobre o ópio e outros estupefacientes, realizada em Bangkok, srs. dr. Pereira de Magalhães e Pedro José Lobo, que reassumiram respectivamente, os cargos de encarregado do Governo daquela colónia e inspector dos Serviços Económicos.

• Foi aprovada a proposta do Governo de Macau para ser cedido ao Leal Senado, daquela cidade, o terreno ocupado pelo palacete e pelo jardim da Flora, para nele se construírem três edifícios escolares, bem como a autorização para o mesmo organismo poder contrair um empréstimo até 40.000 patacas para custear as referidas edificações e a vender o edifício onde está instalada a Escola Primária Municipal, devendo o produto dessa venda ser destinado às referidas construções.

• O sr. Ministro das Colónias não sancionou o contrato provisório, recentemente feito em Macau, com o arrematante do "Fan-Tan", para a exploração do jogo denominado "Kou-Sec",

• Segundo comunicação do Governo de Macau, foi dada de arrendamento a uma firma inglesa uma porção de terreno sito na Praia Grande, obrigando-se a mesma firma a fazer a terraplenagem desse terreno e a construir casas de habitação e estabelecimentos de comércio.

Timor

O governador de Timor, vai enviar ao Governo central um projecto de reorganização dos serviços administrativos e técnicos da colónia, a fim de ser apreciado pelo sr. Ministro das Colónias.

Cabo Verde

O governador de Cabo Verde, em virtude da falta de chuvas e crise de trabalho em várias ilhas daquele arquipélago, foi autorizado a abrir um crédito extraordinário na importância de 1.000 contos para acudir aos povos daquelas ilhas, onde se nota já grande miséria.

Moçambique

Os agricultores de Moçambique, em consequência da grande crise que a colónia está atravessando, especialmente a agricultura, pediram ao Governo central que lhes seja concedido o crédito agrícola de que necessitam para fazer face aos seus encargos.

• A Associação dos Empregados do Comércio e Indústria de Lourenço Marques, enviou um telegrama ao sr. Ministro das Colónias pedindo para que lhe seja cedido um edifício velho que se encontra num terreno pertencente à jurisdição marítima, para nele instalar a referida Associação.

• Aos funcionários das colónias vão ser substituídos os impostos de mercês ultramarinas e selo, pelo imposto de rendimento. O encarregado do governo de Moçambique propôs que esse imposto seja aplicado da seguinte forma aos funcionários, tanto do activo como da classe inactiva: de 150\$00 a 540\$00, 2 por cento; de mais de 540\$00 a 840\$00, 3 por cento; de mais de 840\$00 a 1.080\$00, 5 por cento; de mais de 1.080\$00 a 2.083\$00, 9 por cento; de mais de 2.083\$00 a 2.291\$65, 11 por cento; de mais de 2.291\$65 a 2.500\$00, 13 por cento; de mais de 2.500\$00 até 2.760\$00, 15 por cento; de mais de 2.760\$00 3.600\$00, 17 por cento, e de mais de 3.600\$00, 20 por cento.

• Foram dirigidas ao Governo várias reclamações acerca de uma medida adoptada pelo governo da colónia de Moçambique, a fim de centralizar o comércio em povoações comerciais ou feiras, acabando com a existência de estabelecimentos comerciais nas plantações, mas também foram enviadas mensagens a favor dessa medida, que dizem ser necessária para fomentar a criação de aldeias, vilas e cidades do interior, representando estas uma grande maioria sobre as outras.

• A contar de 1 do corrente, na colónia de Moçambique as diversas tarifas e taxas dos portos e caminhos de ferro passaram a ser cobradas em escudos-ouro ao câmbio oficial do dia da cobrança, fixado para a libra do Banco Ultramarino.

Angola

Foi concedida aos produtos de pesca, em Angola, a mesma taxa, quando exportados em navios estrangeiros ou nacionais — desde que se destinem aos portos compreendidos entre os limites de pequena e grande cabotagem ao norte da Ponta Negra, com exclusão deste porto — enquanto para aqueles não houver navegação regular.

• Foi pedida autorização para que uma expedição suíça possa percorrer o sul de Angola, no começo do próximo ano, para estudos científicos de botânica, zoologia e etnologia.

• Está sendo estudado um novo projecto de diploma que regula, definitivamente, a concessão de terrenos em Angola, pelo que foram suspensos os despachos relativos aos pedidos dessas concessões.

• Pelo encarregado do governo de Angola foi enviado ao Ministério das Colónias o projecto do orçamento para o futuro ano económico.

• A fim de se desenvolver e de melhorar em Angola a cultura do trigo, vão ser para ali remetidos alguns milhares de quilos de sementes seleccionadas, que serão distribuídas pelos agricultores e pelos indígenas.

• O sr. ministro das Colónias ordenou que sejam instaurados processos disciplinares ao pessoal da brigada de estudos do Caminho de Ferro do Zaire-Congo, com base no inquérito aos factos anormais ocorridos entre aquele pessoal.

O encarregado do governo de Angola comunicou que o delegado do Ministério Público da Huila, sr. dr. Evaristo Mascarenhas, está procedendo à instrução dos referidos processos.

• Foi publicado um decreto determinando que todos os funcionários da colónia de Angola que passaram ou venham a pas-

sar à situação de adidos fora do serviço, por virtude da supressão dos respectivos lugares, serão colocados nas vagas das suas categorias que se derem em serviços idênticos aos seus.

Na colónia ou em qualquer das outras colónias, quando nelas não haja funcionários nas mesmas condições de categoria e situação, por estes devem ser preferidos na colónia a que pertençam.

O direito conferido por este diploma aos funcionários de Angola é tornado extensivo aos das outras colónias nas mesmas condições.

A execução destas disposições é regulada, com as modificações indispensáveis à sua adaptação pelo decreto n.º 14.568, de 12 de Novembro de 1927, cujos artigos 1.º e 7.º devem, especialmente, ter em cada colónia inteiro e exacto cumprimento.

• A Associação Comercial e Industrial de Luanda agradeceu ao sr. ministro das Colónias as valiosas providências com o estabelecimento de um fundo de mobilização de cambiais, facilitando assim as actividades da colónia e a exportação pela via terrestre.

• Segundo comunicação da Companhia de Benguela para o Ministério das Colónias, essa companhia adquiriu vagões frigoríficos para assim se intensificar a exportação da nossa colónia de Angola para o mercado de Katanga, especialmente de peixe, frutas e outros géneros frescos, que ali têm grande consumo. O pagamento dos fretes para o Congo Belga passa a ser feito em angolares a fim de facilitar o comércio daquela nossa colónia.

Livros e publicações

Recebemos:

Missões religiosas e ensino indígena, por *Álvaro Fontoura*. — O sr. capitão Álvaro Fontoura publicou a sua tese apresentada ao 3.º Congresso Colonial Nacional. Lembram-se todos os congressistas do seu valor e da preciosa documentação que este trabalho veio trazer a todos os estudiosos. Não o conhecia talvez, tanto quanto seria conveniente, o grande público das questões coloniais e, por isso mesmo, fez muito bem o sr. capitão Fontoura em dar maior publicidade ao seu trabalho. De resto, o sr. Álvaro Fontoura é um dos novos coloniais que neste meio tantas vezes inferior, improvisado, fácil para a conquista de todos os aventureiros, constitui já hoje um elemento sólido, consistente e sério cujo lugar é necessário pôr em relevo. O seu trabalho sobre as missões religiosas é já um título de honra sob muitos pontos de vista — título de honra sobre o qual o autor decerto não adormecerá.

Conferência Económica (realizada em 28 de Fevereiro de 1921, em Nova Goa), contendo o discurso inaugural do director dos serviços de agricultura.

Relatórios Anuais da Direcção dos Serviços de Agricultura do Estado da Índia, referentes aos anos de 1927, 1928 e 1929, pelos engenheiros agrónomos srs. Francisco Miranda Roncon (1.ª zona agrícola), Eufemiano de Bragança Pereira (2.ª zona agrícola), José António da Piedade Miranda (3.ª zona agrícola) e Pedro Correia Afonso (4.ª zona agrícola). São índices muito claros da organização e labor dos serviços de agricultura da Índia.

O *Missionário Católico* (n.º 89). Sumário deste número: "O Bem-aventurado Teófilo Venard", — "O Santuário de Nossa Senhora de Velangani", — "Lavrando o campo", — "Aos nossos queridos zeladores", — "Mapa das Missões Católicas do Ultramar", — "Antiguidades do Ultramar", — "Notícias de Moçambique", — "Respondendo à chamada", — "Página de ouro".

Estatística Geral — Movimento de Portos e Indústrias Marítimas no ano de 1929, publicação do Departamento Marítimo da Colónia de Angola. Seria muito interessante... se estivesse em dia. Mas estatística de 1929, neste ano de 1932, quando nos separam dois anos de crise económica nem para emoldurar serve.

Boletim Comercial, do Ministério dos Negócios Estrangeiros. Também seria muito interessante... se o Ministério dos Estrangeiros tivesse cônsules e diplomatas que dignamente nos representassem.

Angola Portentosa, publicação avulsa destinada à defesa dos interesses da agricultura, comércio, indústria e pecuária de Angola, por Henrique Valdez.

La Quinzaine Coloniale (n.º 604). Sumário deste número: "Le voyage de Mr. Paul Reynaud en Indochina", — "Bulletin de la Quinzaine", — "Actualités portugaises", — "Chronique Parlementaire", — "Parmi les livres", — "Chronique de l'Outillage", — "Reception de Mr. de Monteiro, Ministre des Colonies du Portugal à l'Union Coloniale", — "Informations", — "Revue de la Presse", — "Bibliographie".

Production Nationale et Expansion Economique (ano 8.º, n.º 9). Sumário: "Confédération Général de la Production Française", — "Chambre de Commerce Internationale", — "Organisation Industrielle et Com-

merciale", — "Comité Central Inter-professionnel de l'Apprentissage,

— "Questions financières et Fiscales", — "Douanes", etc.

L'Illustration Congolaise (n.º 123).

Revue Internationale des Produits Coloniaux (n.º 171).

Agradecemos.

Anais dos Serviços Pecuários de Angola (1930 - 1.ª Parte)

Já nesta revista temos dito mais que uma vez que são os veterinários de Angola, os técnicos a quem a Colónia deve mais revelantes serviços. Não se limitaram a fazer relatórios e a dar conselhos, a consumir-se num verbalismo erudito e a fazer crítica fácil — foram homens de acção, empreendedores, realizadores, os homens que conveem a uma Colónia que, decididamente, não pode desenvolver-se com a burocracia.

Este facto é de verificação corrente e não há espírito de maledicência que o possa negar. Mas quando o não fôsse, este volume dos *Anais dos Serviços Pecuários de Angola*, convenceria os mais incrédulos. É um produto exuberante, nitido e convincente do valor e da eficiência dos serviços pecuários na Colónia de Angola. Acabamos de o lêr com uma impressão sã de contentamento, de confiança e, porque não confessá-lo? — de admiração.

Quando outro documento não tivéssemos à mão para demonstrar a nossa capacidade colonizadora e o esforço que estamos desenvolvendo em todas as Colónias, bastaria este trabalho, com a sua apresentação europeia, os seus estudos cuidados e sérios e a cópia de resultados que refere para o podermos dar como índice precioso desse esforço e dessa capacidade.

Têm estas palavras um calor de que não usamos frequentemente. É justo e é preciso. Os trabalhos dos serviços veterinários de Angola devem de facto merecer o apoio de todos nós como forma de estímulo e de recompensa moral para os seus realizadores, como forma de exemplo para todas as mais peças desta máquina em que se fabrica a riqueza, o prestígio e o futuro do Império.

A *Portugal Colonial* na pessoa do director dos "Serviços Pecuários de Angola", sr. dr. Almeida d'Êça, a quem se deve a direcção e orientação dos *Anais* e dos trabalhos que os mesmos referem, tem um grande e sincero prazer em felicitar todos os colaboradores do livro precioso que acaba de receber.

NOGUEIRA LIMITADA

INHAMBANE

TELEG. "JOCARFINO" — CAIXA POSTAL N.º 32

Agentes da:

Companhia Nacional de Navegação

UNION CASTLE

COMPANHIA DE SEGUROS

"A MUNDIAL"

e dos carros "HILLMAN"

e "HUMBER"

Transportes fluviais

Cargas e descargas

Padaria

PORTUGAL COLONIAL

ESTATÍSTICA

Índices-Números das cotações dos géneros coloniais

DESIGNAÇÃO	1914 Julho	1929 Índice-médio	1930		1931		
			Índice-médio	Novembro	Setembro	Outubro	Novembro
LISBOA (cidade)	100	2.630	1.726	1.342	1.029	1.378	1.371

Do Boletim Mensal da Direcção Geral de Estatística.

Situação dos Bancos Coloniais com sede em Lisboa, em 31 de Setembro de 1931

(Valores em escudos)

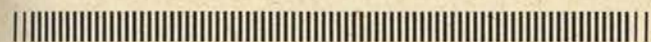
BANCOS	ACTIVO				PASSIVO	
	CAIXA		Letras descontadas sobre o País e transferências	Letras a receber	Depósitos à ordem	Depósitos a prazo
	Dinheiro em cofre	Depósitos noutros bancos				
Banco de Angola (Séde).....	176.997	6.115.738	—	15.406.143	11.196.654	2.903.842
Banco de Comércio e Ultramar..	1.022.784	573.284	1.276.307	2.910.164	1.420.005	2.910.241
Banco N. Ultramarino (Séde)...	6.390.636	5.019.050	65.242.234	76.561.803	22.300.732	47.156.747

Do Boletim Mensal da Direcção Geral de Estatística.

Cotações dos produtos Coloniais na praça de Lisboa no mês de Dezembro de 1931

MERCADORIAS	Em 10 de Dezembro		Em 20 de Dezembro		Em 30 de Dezembro		Unidades
	Compra	Venda	Compra	Venda	Compra	Venda	
Cacau de S. Tomé fino.....	—	—	—	—	44\$00	—	15 q.
Café Cazengo (plantação).....	—	70\$00	—	85\$00	—	93\$00	»
Milho Luanda e Benguela.....	\$52	—	—	\$55	\$56	—	1 quilo
Milho da Beira s/ vagão.....	\$71	—	—	—	\$65	—	»
Algodão Angola.....	5\$80	—	5\$20	—	6\$20	—	»
Coconote Angola.....	17\$00	—	17\$00	—	17\$00	—	15 q.
Coconote S. Tomé.....	18\$00	—	18\$00	—	18\$00	—	»
Oleo de palma Zaire.....	22\$00	—	22\$00	—	22\$00	—	»
Oleo de palma S. Tomé.....	25\$00	—	25\$00	—	25\$00	—	»
Copra S. Tomé.....	20\$00	—	—	—	20\$00	—	»
Gergelim.....	19\$00	—	20\$00	—	—	19\$00	»
Ricino S. Tomé.....	16\$00	—	16\$00	—	16\$00	—	»
Cera Angola.....	—	—	—	—	9\$40	9\$50	1 quilo
Couros secos Angola.....	—	—	8\$00	—	8\$00	—	»
Café Novo Redondo.....	—	—	—	90\$50	93\$00	95\$00	15 q.
Café S. Tomé, Liberia despachado.....	—	—	—	90\$00	—	—	»
Café Ambriz.....	—	—	—	—	—	93\$00	»
Trigo Benguela.....	—	—	—	—	—	1\$52	1 quilo

A. Ferreira



PORTUGAL COLONIAL

EXIJA ao seu fornecedor a marca A. FERREIRA nas tintas de escrever, colas e lacres, ficando certo, assim, de receber produtos de primeira qualidade.

Reexportação e trânsito de mercadorias das Colónias portuguesas, por Lisboa

MERCADORIAS	QUANTIDADES EM QUILOGRAMAS		VALOR EM ESCUDOS	
	Novembro	Janeiro a Novembro	Novembro	Janeiro a Novembro
Reexportação :				
Cacau	1.488.523	13.095.382	3.655.042\$00	32.023.843\$00
Café	1.013.112	4.470.666	2.893.831\$00	12.439.044\$00
Cêra	80.260	292.028	558.522\$00	2.338.374\$00
Outras mercadorias	215.501	3.379.261	293.571\$00	3.569.802\$00
Total	<u>2.797.396</u>	<u>21.237.337</u>	<u>7.400.966\$00</u>	<u>50.371.063\$00</u>
Trânsito internacional :				
Cacau	—	45.011	—	120.884\$00
Café	376.604	3.255.227	1.345.267\$00	9.886.759\$00
Cêra	79.738	709.406	686.200\$00	6.121.818\$00
Óleos de palma e côco	43.821	543.495	78.500\$00	858.424\$00
Outras mercadorias	519.575	7.240.740	380.189\$00	12.004.860\$00
Total	<u>1.019.738</u>	<u>11.793.879</u>	<u>2.490.156\$00</u>	<u>28.992.745\$00</u>

Do Boletim Mensal da Direcção Geral da Estatística.

Quantidades em quilogramas de algumas mercadorias importadas e exportadas de e para as Colónias portuguesas durante os meses de Janeiro a Outubro de 1931

MERCADORIAS	Angola	Cabo Verde	Guiné	Moçambique	S. Tomé e Príncipe	Índia, Macau e Timor
Importadas das Colónias :						
Arroz	121.647	115	289.416	22.137	—	—
Açúcar	11.737.669	231	69	45.985.019	14	—
Café	2.753.409	38.777	346	553	199.425	755
Trigo em grão	3.396.735	—	—	—	—	—
Peles em bruto	525.874	20.729	130.049	13.536	1.038	915
Algodão em caroço, rama ou cardado	545.517	—	—	144.175	—	—
Sementes oleaginosas	5.114.225	2.717.506	17.700.424	252.112	3.499.326	—
Milho (1)	—	—	—	—	—	—
Exportadas para as Colónias :						
Vinhos do Pôrto (decalitros)	10.850	606	533	14.033	201	1.374
» comuns tintos (decalitros)	545.815	23.117	50.879	372.353	55.597	13.184
» » brancos (decalitros)	114.916	3.233	4.536	326.870	6.798	2.516
» licorosos	9.727	682	461	3.453	382	13.554
Conservas de vegetais	156.728	8.156	16.383	195.697	14.425	13.993
Sardinhas em salmoura	2.160	70	248	2.054	233	—
Conservas de sardinha	52.877	3.623	8.604	198.567	7.348	4.226
Cortiça em rolhas	708	148	100	2.103	95	144
Tecidos de algodão (2)	—	—	—	—	—	—

(1) Importaram-se de tódas as colónias (especialmente de Angola) 38.369.352 quilogramas, no valor de 19.713.639\$00 escudos.

(2) A exportação para tódas as nossas colónias atingiu: 687.726 quilogramas no valor de 12.679.187\$00 escudos.

Do Boletim da D. G. E.

PORTUGAL COLONIAL

A revista colonial portuguesa
de maior tiragem e expansão
e a que dispõe de melhor
colaboração

Director: Henrique Galvão

Redactor principal: J. Fonseca Ferreira

REDACÇÃO:

Rua da Conceição, 35, 1.º

**Para ser assinante da "Portugal Colonial"
basta enviar um simples
bilhete postal à Redacção**

Companhia Nacional de Navegação

Carreiras regulares entre Lisboa e todos os portos da Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

CARREIRAS REGULARES ENTRE TODOS OS PORTOS DA PROVINCIA

SERVIÇO SEMANAL ENTRE LOURENÇO MARQUES E INHAMBANE ** SERVIÇO QUINZENAL ENTRE LOURENÇO MARQUES E MOCIMBOA DA PRAIA, COM ESCALAS POR INHAMBANE, BEIRA, CHINDE, PEBANE, QUELMANE, ANGOCHE, MOÇAMBIQUE, PORTO AMELIA, IBO E PALMA

AGENCIA EM INHAMBANE — Nogueira, Limitada
Telegramas "JOCARFINO"

Caixa Postal n.º 39



Unico Fabricante/
SALVADOR BARATA L.º
19-A-Rua das Galvoas-19c
LISBOA

FLINTKOTE

Emulsão aquosa de Asfalto puro

PARA TODOS OS TRABALHOS DE IMPERMEABILISAÇÃO

Revestimento de superficies metalicas
Construcções de Pavimentos Elasticos
Protecção de ferro ondulado
Pinturas protectoras navaes e de canalizações, etc.

Systema DeVilbiss de Pintura por Aspersão

INSTALAÇÕES DE PINTURA A PISTOLA PARA

Automoveis
Construcções
Navios
Peles de couro
Para qualquer fim

Pedir folhetos descriptivos aos

Distribuidores:
BETHENCOURT BROS., LTD
Telefone 27332 Telegr.: SURVEY
Praça do Municipio, 13
LISBOA

AGENCIA DO NORTE: SORIA, L.ºA
Telefone 2608
Rua Ferreira Borges, 9
PORTO

Comprimidos

para evitar,
para acalmar,
para dissipar.



acidez,
queimaduras,
cólicas,
inchação do abdomen,
vomitos,
digestões dificeis.

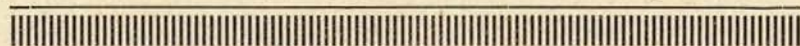
DIGÉRONAL

Produto CHATELAIN

À venda em todas as farmacias
Depositários para Portugal e Colónias:
ANTÓNIO SERRA, LIMITADA
CAMPO DOS MÁRTIRES DA PÁTRIA, 96
Caixa Postal N.º 142 **LISBOA**

Manteigaria Londrina

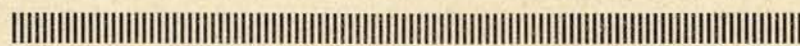
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO — FORNECEDORES
DA COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO



*Especialidade
em manteigas,
queijos e con-
servas. Variado*



*sortido, em arti-
gos de Mercea-
ria, Vinhos, Lico-
res e Champagnes*



Domingues, Vasconcelos & Mesquita, Limitada

53, Rua Eugénio dos Santos, 55 — Lisboa

Telephone : 2 7448

— U M B É B É —

Leite condensado

Açucarado Moça

Leite esterilizado

Puríssimo

Leite em Pó "Lactogen"

Chocolates Suíços

Queijo Gruyère



REPRESENTANTES

EM ANGOLA

ZUID AFRIK, HANDELSHUIS

LOANDA

VASCO D'OLIVEIRA

LOANDA

FILIAL EM PORTUGAL

*Nestlé & Anglo Swiss
Condensed Milk Co*

Rua Ivens, 11-13 — Lisboa

**Farinha
Lactea**

NESTLÉ

**O melhor
alimento
para crianças**

Companhia Nacional de Navegação

Serviço regular entre a metrópole, África Ocidental e Oriental, Brasil, norte da Europa e Mediterrâneo

FROTA DA COMPANHIA Paquetes

	Ton.
NYASSA	9 000
ANGOLA.....	8.300
QUANZA.....	6.500
LOURENÇO MARQUES.....	6.400
MOÇAMBIQUE.....	6.000
PEDRO GOMES.....	5.500
ÁFRICA	5.500

Vapores de cabotagem

LUABO	1.385
CHINDE.....	1.382
IBO.....	884
AMBRÍS.....	858
SAVE.....	765

Vapores de carga

CUBANGO	8.300
S. TOMÉ	6.350
CABO VERDE.....	6.200
CONGO.....	5.000

Rebocadores

EM LISBOA: — BEIRA 1.º e INCOMATI.

EM ÁFRICA: — TEJO, S. TOMÉ, CUIO e gasolina
QUANZA.

Batelões

20 em serviço em Lisboa e África.

LISBOA: Séde, R. do Comércio, 85

PORTO: Sucursal, R. da Nova Alfandega, 92