

Arquivo

Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique



nº 9

ABRIL DE 1991



SUMÁRIO

Apresentação	3
Os Eléctricos de Lourenço Marques I: 1900-1920	5
Apontamento sobre a Greve de 1917 no Porto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques	45
Uma Boa Consciência Colonial Ainda Necessária num País Europeu Moderno	59
Documento: Nos Cem Anos do Tratado de Delimitação de Fronteiras	69
Acervo	79
Noticiário	86

Capa: Foto anónima de 1932

Arquivo

Boletim Semestral do Arquivo Histórico de Moçambique
Universidade Eduardo Mondlane

Director: Inês Nogueira da Costa
Editor: João Paulo Borges Coelho

47/INLD/PUB 87
No.9, Abril de 1991

APRESENTAÇÃO

Eis mais um número do Boletim ARQUIVO. Com ele entramos no nosso quinto ano de existência, esperando continuar a materializar o nosso propósito: Levar até vós uma parte dos resultados do nosso trabalho e contribuir para a reconstrução da nossa história.

Neste número abrimos com um extenso artigo que, baseado sobretudo nos jornais da época, procura descrever o processo de edificação e desenvolvimento da rede de eléctricos da então cidade de Lourenço Marques. Nele sobressaem também alguns aspectos interessantes ligados ao funcionamento da Câmara Municipal e ao desenvolvimento de uma grande companhia da época, a *Delagoa Bay Development Corporation Limited*.

O segundo artigo aborda alguns aspectos da complexa problemática da formação da classe trabalhadora em Lourenço Marques. Algo polémico, propõe uma nova leitura sobre o papel da classe trabalhadora moçambicana na greve de 1917 no porto e nos caminhos de ferro. Deixamos desde já expresso aqui o propósito de, em futuras publicações, voltar a esta questão.

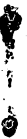
O terceiro artigo constitui uma recensão crítica de uma obra, também polémica, publicada pelo Estado Maior do Exército português e que, visando a luta dos movimentos de libertação (ou "Campanhas de África", consoante a perspectiva...), muito tem que ver com a nossa história.

Segue-se, pela primeira vez, a rubrica DOCUMENTO, em que se procurará divulgar documentos do foro da história, importantes ou interessantes na actualidade. Desta feita, e a propósito do seu centenário, trata-se do Tratado Luso-Britânico de 1891, responsável pela delimitação das fronteiras que hoje definem o nosso país.

Encerramos, como habitualmente, com as rubricas ACERVO e NOTICIÁRIO.

Esperamos que o número seja do vosso interesse e agrado.

Inês Nogueira da Costa



OS ELÉCTRICOS DE LOURENÇO MARQUES I: 1900-1920

por Salomão Vieira

Proponho-me, neste trabalho, relatar o que foi a vida do sistema de eléctricos de Lourenço Marques, iniciado em 1900 e encerrado em 1936. O tema poderá ter interesse quer para aqueles que são entusiastas dos "eléctricos" (a quem de facto o trabalho é dedicado) quer para aqueles que se interessam por curiosidades antigas de uma cidade, neste caso o sistema de transportes da cidade de Lourenço Marques na primeira metade deste século. É um tema, ainda, que não deixa de vir a propósito dado que a cidade de Lourenço Marques, hoje Maputo, comemorou há relativamente pouco tempo, em 10 de Novembro de 1987, o seu centenário.

1. LANÇAMENTO DA REDE (1900-1904)

1.1.A Primeira Pedra: O Contrato Provisório

Quando se inicia uma investigação deste tipo poder-se-á perguntar como é que tudo começou. E procurando recuar sempre, nunca se encontrará um momento primeiro. Há então que definir um. Assim, definimos 6 de Julho de 1900, por motivos que adiante se expõem, como a data a partir da qual se pode começar a falar dos eléctricos de Lourenço Marques, sem prejuízo de se saber que a questão dos transportes urbanos vinha já muito de trás naquela urbe.

Lourenço Marques (utilizarei sempre este nome para a actual cidade de Maputo, uma vez que foi o que ela sempre teve durante o período referido neste trabalho), evoluíra muito no último quartel do século XIX. Saíra dos estreitos limites da Baixa tradicional e alongara-se, morro fora, para a zona elevada onde se ia instalando a área residencial dos seus habitantes de origem europeia. Passara a vila em 1876. Em 10 de Novembro de 1887, como referimos, era elevada à categoria de cidade. Em 1895 circulou o primeiro combóio entre a fronteira e Lourenço Marques e em 1898 ela tornava-se capital da então colónia de Moçambique.

A necessidade de transportes urbanos fazia-se portanto sentir. A Estação dos Caminhos de Ferro e o Porto ficavam agora longe das novas áreas residenciais e estas, à medida que a cidade se alargava para o interior, afastavam-se cada vez mais da área de comércio e serviços, que continuava localizada na Baixa, junto ao Porto. Os transportes então existentes tinham características individuais: o cavalo, a carroça, a galera, o 'rickshaw'. Eram necessários transportes colectivos.

Porque foi escolhido o sistema de carros eléctricos? Provavelmente porque era o mais difundido nas cidades desenvolvidas da época. Em Portugal, o Porto inaugurara o seu em 1895; Lisboa preparava-se para uma inauguração semelhante em 1901; no vizinho Estado da União (a Africa do Sul) pensava-se de modo idêntico.

Na data acima referida, 6 de Julho de 1900, na sessão da Comissão Municipal (cito da acta dessa reunião),

"Pelo vogal sr. Augusto César Pereira foi apresentado o caderno de encargos para a arrenatação da concessão de tramways eléctricos, o qual caderno depois de lido e discutido foi aprovado por unanimidade, reservando a Câmara a próxima sessão para deliberar sobre a afixação de editais".

Fácil é de supôr que, se se apresentou nesta data um caderno de encargos é que o assunto já vinha de trás. E, ao que parece, já muito de trás. As actas das sessões da Câmara Municipal do ano de 1891 (nove anos antes, portanto), revelam a abertura de um concurso para a concessão de transportes urbanos, tendo aparecido um concorrente, o sr. Eugénio Levy, que se propunha construir uma via férrea para transportes movidos a vapor ou electricidade, podendo recorrer também à tracção animal. Embora aprovada em sessão camarária a proposta não foi levada à prática. Sabe-se que o assunto teve diversa tramitação, mas nunca chegou a vias de facto. Por isso escolhemos como primeira data-limite da nossa pesquisa o 6 de Julho de 1900.

Uma semana depois dessa data a Câmara deliberou que se publicassem editais por um período de vinte dias para o concurso e arrematação da rede de carros eléctricos, obrigando-se os concorrentes a depositar uma caução de 500 libras por proposta. Este prazo foi posteriormente alargado por mais vinte dias.

No dia 20 de Agosto desse mesmo ano reuniu-se a Comissão Municipal sob a presidência do dr. Jaime Julião de Andrade Azevedo Redondo, com o fim de se proceder à

arrematação da rede de eléctricos para a cidade. O escrivão apresentou então duas propostas: A primeira, de Francisco de Mello Breyner, "súbdito português, maior, negociante e [aqui] residente há 13 anos"; a segunda, de John Horn Shaw, como procurador de J.H.C.Henderson. Ambas as propostas se conformavam com as linhas do caderno de encargos, sendo muito idênticas entre si.

"Finda a leitura das propostas - diz o texto da acta - a Comissão Municipal deliberou que fosse adjudicada a concessão ao proponente Francisco de Mello Breyner por ser este que maior garantia e interesse oferece ao Município".

Quem era este Francisco de Mello Breyner? O seu nome aparece frequentemente nos documentos oficiais da época, representando companhias ou pessoas singulares, actuando como agente comercial, negociando em terrenos, em empresas, em concessões, litigando perante o Conselho Administrativo e tribunais, dando-nos de si a imagem de um homem de negócios activo e empreendedor. Teria a decisão da Câmara sido polémica? Terá o concorrente derrotado aceite pacificamente a sua exclusão? Quais as vantagens reais da proposta de Mello Breyner sobre a proposta de Shaw? Não nos chegaram ecos de repercussões públicas desta decisão camarária.

Pelos textos oficiais se vai conhecendo o desenrolar da história. Em 22 de Agosto de 1900 foi assinada a primeira versão do contrato provisório. Seguindo os trâmites legais então vigentes foi esta primeira versão submetida à apreciação do Conselho Administrativo do Distrito de Lourenço Marques, entidade que tutelava, ao que parece, muitas decisões camarárias. O acordão no.61 do referido Conselho, proferido na sua sessão de 31 de Outubro desse ano, rezava o seguinte:

"Os do Conselho Administrativo do Distrito de Lourenço Marques

A quem foi presente o contrato provisório para a construção e exploração de uma rede de tramways eléctricos dentro da cidade, outorgado entre a Comissão Municipal e Francisco de Mello Breyner em 22 de Agosto último

Acordam em denegar a sua aprovação enquanto se lhe não fizerem as emendas de redacção que vão indicadas, lavrando-se novo contrato em harmonia com as emendas feitas por este Conselho.

Não conhecemos a primeira versão do contrato provisório nem as emendas que o Conselho Administrativo mandou inserir.

Conhecida a decisão do Conselho Administrativo ainda antes da sua publicação em Boletim Oficial, foi assinada a

segunda versão em 7 de Novembro de 1900 e fez-se seguir para Lisboa para aprovação do governo central. Um longo período irá seguir-se até se obter resposta de Lisboa. Esta veio sob a forma do decreto real de 21 de Novembro de 1901, só publicado em 11 de Janeiro de 1902 no Boletim Oficial no.2, de Moçambique. Diz o seguinte (e através dele nos apercebemos do porquê da demora face aos pareceres invocados):

"Tendo a Comissão Municipal do Concelho de Lourenço Marques solicitado a aprovação do contrato provisório que celebrou com Francisco de Nello Breyner em 7 de Novembro de 1900 para o estabelecimento de uma rede de tranways eléctricos naquela cidade;

Considerando que o referido contrato importa a realização de um melhoramento de reconhecida conveniência para um centro de população tão importante como é a cidade de Lourenço Marques; Usando da autorização conferida pelo 1º do art.15 do 1º Acto Adicional à Carta Constitucional da Monarquia; ..

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros e conformando-me com o parecer da Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda;

Hei por bem decretar o seguinte:

Art.1º-É aprovado, para que possa tornar-se definitivo, o contrato provisório para o estabelecimento de uma rede de tranways eléctricos na cidade de Lourenço Marques, celebrado entre a Comissão Municipal do Concelho de Lourenço Marques e Francisco de Nello Breyner em data de 7 de Novembro de 1900.

Art.2º-Fica revogada a legislação em contrário.



foto de Pó

1.2. O Contrato Definitivo

Em face do que antecede procedeu-se à assinatura da escritura e contrato definitivo. Consta o contrato definitivo de 15 folhas de papel selado e 27 cláusulas, algumas delas aqui merecedoras de um pouco de atenção.

A cláusula 1a. expressa o objecto do contrato pelo qual "o segundo outorgante concessionário obriga-se a construir por sua conta e risco uma rede de tramways eléctricos para o transporte de passageiros e suas bagagens pelas ruas, travessas e praças públicas de Lourenço Marques".

A cláusula 2a. estipula que "desde já o 2o. outorgante se obriga a ligar por meio de tramways eléctricos os seguintes principais pontos da cidade: Praça do Caminho de Ferro, Praça 7 de Março, Ponta Vermelha (Quartel) e Quartel da Polícia". As plantas, memórias descritivas e outros elementos deveriam ser apresentados à Câmara no prazo máximo de 4 meses, devendo os trabalhos começar no prazo máximo de 8 meses a partir da data da aprovação pela Câmara do respectivo projecto (cláusula 3a.).

A cláusula 7a. estipula que "a largura da via, medida de centro a centro dos carris, não deverá exceder um metro, e os carris deverão ser de algum dos tipos adoptados nos tramways das grandes cidades", dizendo-se ainda (cláusula 8a.) que a tracção admitida era a tracção eléctrica por meio de fio aéreo ou outro, aprovado pela Câmara.

Pela cláusula 9a. o concessionário obrigava-se a apresentar à Câmara os horários e tarifas a fim de serem por esta aprovados "antes de aberta à exploração a linha".

A cláusula 14a. determinava que "decorridos 20 anos a contar da data da assinatura do presente contrato, a Câmara Municipal poderá... dar por findo este contrato", explicitando depois as condições em que tal poderia fazer.

A cláusula 15a. definia que o contrato era feito por 50 anos, findos os quais "a Câmara Municipal poderá, querendo, adquirir todo o material empregado pelo concessionário" de acordo com o valor fixado por um tribunal arbitral. Em contrapartida a Câmara Municipal obrigava-se a publicar os regulamentos e posturas necessários à boa circulação dos tramways na cidade antes do início da circulação destes (cláusula 17a.), e a "não permitir nova concessão de tramways eléctricos, a vapor ou de tracção animal para o transporte de passageiros e suas bagagens (cláusula 22a.).

Tem para nós muito interesse, e não deixa de causar alguma preplexidade, o conjunto das cláusulas 19a. (parte), 23a. e 24a. Dizem assim, textualmente:

Cláusula 19a. - "O concessionário não poderá transferir a concessão a outrem sem autorização por escrito da Câmara, a qual não poderá recusar tal permissão desde que o novo concessionário ofereça garantias de bem servir os munícipes".

Aceita-se e é natural que a Câmara estipule uma tal medida cautelar. Mas que dizer das outras duas cláusulas?

Cláusula 23a. - "Quando esta concessão com seus direitos e obrigações venha a ser alienada pelo actual concessionário em mãos de estrangeiros, deverá este no próprio instrumento de transmissão e compra declarar expressamente que se sujeita em todos os actos referentes à execução deste contrato às leis, autoridades e tribunais portugueses e que renuncia o seu foro especial".

Cláusula 24a. - "Nunca em qualquer caso de transferência o concessionário, sendo estrangeiro, pode invocar as leis ou foro do seu país para a decisão de quaisquer pleitos originados neste contrato".

Porquê uma tão explícita menção desta hipótese? Será que já estava no espírito dos presentes uma possibilidade próxima de cessão a favor de estrangeiro? Ou seria uma precaução premonitória?

A cláusula 25a. definia as futuras zonas e respectivas tarifas. A isso aludiremos posteriormente. A cláusula 26a. impunha ao concessionário a obrigação de proceder por sua conta à macadamização de uma das faixas da Av. Francisco Costa, da largura de 8 metros, recebendo posteriormente da Câmara metade do valor da respectiva despesa.

O conhecimento do clausulado do contrato é interessante porque se verá que depois não houve praticamente cláusula nenhuma que não tivesse sido objecto de litígio entre as partes. Assinado ele, restava dar início aos trabalhos, que tudo levava a crer se concluiriam dentro desse mesmo ano de 1902.

1.3.A Delagoa Bay Development Corporation Limited

No dia 20 de Janeiro de 1903 (ou seja, um ano depois da assinatura do contrato definitivo com Francisco de Mello Breyner) registavam-se em Londres o contrato social e os estatutos duma companhia que se intitulava "The Delagoa Bay Development Corporation Limited"². De acordo com esses documentos, os objectivos, expressos num total de 28 alíneas, eram os mais variados e abrangiam o negócio em todos os ramos possíveis (terrenos, minas, mercadorias, bancos, etc.). Interessa-nos aqui transcrever apenas as alíneas g) e h), e referir as c) e e).

Legenda

Linha de Caminho de Ferro construída.

- **a construir...**

Edifício do Porto e C.F.L.M. construído.

- **a construir**

• Particular.....

Agora que sabemos o que é necessário para fazer um bom trabalho, vamos ver como isso se aplica na prática.

estabelecerem as novas alterações e am-

planchas no foto.

Provincia

para a missão de estudos
pouza

Quartel da Polícia
= (Nov)

PLANTA DA CIDADE ANTES DE 1910

Asinallam-se os pontos mencionados no contrato
(cláusula 2^a). De notar a escuro a zona do pân-
tano mais tarde recu-
perada ao mar.

Quartel de
Porto Vermelho

Praca 7 di Marco

Praça do Caminho de Ferro

Planta da Cidade de Lourenço Marques antes de 1910

Assim, dizia-se que os fins para que a Companhia se fundara eram:

"g) Para construir, comprar, arrendar ou de outra forma adquirir qualquer tramway ou tramways, e para equipar e manter a trabalhar por meio de electricidade, vapor, tracção animal ou outra força mecânica todos os tramways pertencentes à Companhia ou nos quais a Companhia possa estar interessada".

"h) Para exercer a indústria de proprietários de tramways, caminhos de ferro, ómnibus ou carroças e a de empresa para transporte de passageiros e de mercadorias e de fabricantes e negociantes de tramways, carruagens, zorras, locomotivas, acumuladores, dinamos e outros artigos, material e acessórios necessários para construir, manter, prover de material e explorar tramways".

Dizia também a alínea c): "Para exercer a indústria duma companhia de águas...", e a alínea e): "Para exercer a indústria de uma companhia de iluminação eléctrica...".

Outorgaram a escritura oito subscritores, dos quais um único português, Baltazar Freire Cabral, secretário-geral do Banco Nacional Ultramarino em Lisboa, o qual titulava 100 acções da Companhia de 5 libras cada. O contrato e estatutos foram publicados em tradução em português no Boletim Oficial de Moçambique no.10, de 5 de Março de 1904, aonde se lhe chama "Companhia do Desenvolvimento de Lourenço Marques", apesar de ter sido sempre conhecida pelo nome original.

A designação de "Delagoa Bay" merece um comentário. Delagoa Bay era a versão inglesa da designação "Baía da Lagoa", por que desde há muito era também conhecida a área e, mais tarde, a povoação de Lourenço Marques, especialmente no vizinho Estado da União. De tal modo esta designação estava arreigada que em 1908 saiu uma determinação oficial proibindo o seu uso na correspondência e ameaçando devolver qualquer correspondência que não mencionasse expressamente "Lourenço Marques". Esta determinação voltou a ser repetida em 1927.

Que pretendia a Delagoa Bay Development Corporation Limited, se os transportes urbanos de Lourenço Marques já haviam sido adjudicados por um prazo de 50 anos?

1.4.A Transmissão da Concessão

Formou-se portanto em Londres em 1903 uma companhia que se propunha construir e explorar sistemas de tramways. E parece que não desenvolveu outras actividades a não ser na cidade de Lourenço Marques. Quando, porquê e em que condições a concessão atribuída a Francisco de Mello Breyner foi trespassada para a Delagoa Bay DCL? É isto que ainda

constitui ponto obscuro desta investigação.

Quanto às condições, todas as informações subsequentes mostram que a Delagoa Bay DCL assumiu integralmente o clausulado do contrato definitivo de 1902, sem qualquer alteração significativa. Quanto à data da transmissão, dado que ainda não se conseguiu ver a respectiva escritura, se tomarmos como base as actas das sessões da Câmara Municipal neste período, encontramos algumas referências que nos podem ajudar a datar os factos. A acta da sessão de 6 de Maio de 1903 refere um requerimento de Francisco de Mello Breyner como concessionário da rede de tramways eléctricos da cidade. A acta da sessão de 25 de Junho do mesmo ano refere um requerimento de John Horn Shaw (o mesmo que foi preterido no concurso da concessão inicial) como representante da Delagoa Bay DCL, pedindo autorização para se servir da linha férrea da Câmara para a condução de pedra para a construção da rede de tramways eléctricos.

Dever-se-ia então concluir que a transmissão se fez neste período entre as duas datas. Porém pudémos verificar quão imprecisa é a terminologia utilizada nas actas da Câmara e nada nos garante que foi de facto assim. E de qualquer modo não se encontra nestas actas qualquer autorização da Câmara para efectuar a transmissão, autorização que era necessária nos termos da cláusula 19a. do contrato.

No entanto tudo parece fazer crer que a partir deste período Francisco de Mello Breyner deixou de actuar como concessionário da rede de tramways eléctricos, dedicando-se a outros negócios, e que a rede continuou a ser construída pela Delagoa Bay DCL. Veremos mesmo Mello Breyner figurar em actas da Câmara como representante da Delagoa Bay DCL a negociar o trespasse do contrato do fornecimento de água à cidade, do primitivo concessionário para a Companhia. Os concorrentes da véspera eram agora ambos, curiosamente, representantes da mesma empresa que absorveu o objecto da concessão. A Delagoa Bay DCL começava a estender as suas actividades dando cumprimento ao ambicioso plano que figurava no seu contrato social.

1.5. Assentamento da Rede

A imprensa da época constitui auxiliar indispensável para acompanharmos as diversas fases do trabalho de assentamento da rede de eléctricos. Assim, na sua edição de 12 de Junho de 1902, *O Progresso* de Lourenço Marques, sob o título "Tramways Eléctricos", informava que durante o mês de Junho começaria o assentamento das linhas. Era boato infundado pois os meses

iam escorrendo sem que tais trabalhos se iniciassem. A tal ponto que o mesmo *Progresso* perguntava em Dezembro daquele ano: "A propósito, poder-nos-á alguém informar quando começam os trabalhos dos tramways eléctricos?"

A resposta é-nos dada pela acta da sessão da Câmara de 25 de Fevereiro de 1903:

"Foi presente uma carta do concessionário dos tramways eléctricos comunicando que foram encetados os trabalhos no dia onze do corrente mês".

Foi portanto o ano de 1903 que viu o início e praticamente todo o trabalho de assentamento da rede, levando mesmo a crer a certa altura que a inauguração se faria ainda no decurso desse ano, o que não veio a acontecer. Os inícios terão sido demasiado lentos e por isso *O Futuro* noticiava a 4 de Julho desse ano:

"Os trabalhos para os tramways eléctricos devem em breve atingir um grande desenvolvimento, constando-nos que a Câmara permite que o transporte de pedra se faça pela sua linha férrea e que vai alugar uma das locomotivas à Companhia para transportar a pedra aos pontos mais distantes da cidade".

Este acordo entre a Companhia e a Câmara consta da acta da sessão de 25 de Junho desse ano e trazia vantagens mútuas, dadas as obras de calçetamento e pavimentação em que a Câmara estava empenhada. E *O Futuro* vai-nos informando da evolução das obras:

"Começou com toda a intensidade o assentamento das linhas de tramways" (25 de Julho).

"Alargada a Estrada da Polana para o assentamento da via de tramways eléctricos" (10 de Outubro).

"Vai ser alargada também a rua do Infante D. Henrique que liga a Estrada da Polana com o Hotel Cardoso" (17 de Outubro).

"Já começou o assentamento da linha dos tramways na Estrada da Polana" (7 de Novembro).

Imaginamos facilmente que a construção e assentamento da via e rede aérea interfeririam na pacatez da Lourenço Marques de então. Era certamente motivo de entretenimento e entusiasmo. Mas não para todos, pois à medida em que os trabalhos iam ganhando vulto começaram também a surgir protestos e reparos. Reparos ao "modo como o empreiteiro está a montar os carris na via pública" pois que o faz em prejuízo dos interesses dos munícipes, segundo *O Progresso* em 19 de Novembro. E *O Futuro* já dizia o mesmo em 24 de Outubro, em espaço intitulado "O dono das ruas", que reza assim: "Sua

Excelência o senhor empreiteiro dos tramways eléctricos, dono das ruas da cidade, continua a fazer o que muito bem lhe apetece". E continua referindo que a Av. da Rainha está cheia de cascalho, terminando por pedir ao Sr. Valsassina, então presidente da Comissão Municipal, "que use da sua autoridade, até da força, para meter na ordem o empreiteiro dos tramways". Queixas contra o lixo, as valas, os estragos causados nas ruas pelo assentamento da linha chegaram às sessões da Câmara, que deliberou sempre no sentido de informar a Companhia de que era ela a responsável pelos estragos causados quer nas vias públicas quer no tocante aos prejuízos dos particulares, e que portanto lhe competia proceder às respectivas reparações.

Até que na sessão de 30 de Dezembro, portanto mesmo no fecho do ano, foi lida uma "Nota da Direcção dos Tramways Eléctricos" participando que, estando as obras da construção da via dos tramways quase acabadas, pedia para começar as experiências com os carros em toda a rede. A esta nota foi dado o seguinte despacho: "Que as experiências sejam feitas com todas as cautelas devendo assistir a elas o engenheiro da Câmara". Isto apesar de *O Futuro* em 26 de Dezembro ter já noticiado experiências com carros eléctricos na Av. Francisco Costa (provavelmente junto à futura estação dos eléctricos).

De qualquer modo as carreiras dos eléctricos já não seriam inauguradas em 1903. O mês de Janeiro de 1904 continuou a ver apenas... experiências. Lia-se na edição de *O Futuro* de 2 de Janeiro:

"Está definitivamente marcada para a próxima 2a. feira, às 6 horas da manhã, a experiência dos tramways eléctricos, que terá lugar na Baixa, estando tomadas todas as providências no sentido de evitar qualquer desastre".

As mesmas experiências são referidas nos números de *O Progresso* do dia 7, e de *O Futuro*, do dia 9 de Janeiro. Este comenta: "Vimos há dias passar um deles [um eléctrico] com enorme velocidade pela rua D. Luís. Achámos imprudentíssimo".

Entretanto cuidava-se de outros pormenores. A Companhia sossegava a Câmara garantindo que os salva-vidas que ia aplicar nos carros eram do último modelo adoptado na Inglaterra. Estudaram-se e prepararam-se para publicação alguns regulamentos necessários de modo a permitir um início da circulação dos carros calmo e seguro.

Faltava apenas inaugurar o importante melhoramento.

2. INÍCIO DA EXPLORAÇÃO

2.1. A Inauguração

As notícias da inauguração de tão importante melhoramento são muito curtas, o que não é de espantar: A imprensa não fôra convidada.

Dizia *O Progresso* sobre a inauguração, em 18 de Fevereiro de 1904 (5a. feira):

"Na 2a. feira passada teve lugar a inauguração dos carros eléctricos. Foram distribuídos vários convites e os carros com os convidados percorreram toda a linha recolhendo em seguida à estação central da Av. Francisco Costa. Segundo nos consta foi ali oferecido pelos directores da companhia um lunch aos convidados. Trocaram-se vários brindes, o primeiro da Direcção da Companhia foi dirigido ao Rei de Portugal ao qual respondeu o sr. Governador Geral brindando pelas prosperidades da Companhia. Respondeu-lhe o sr. D. Egas Moniz Coelho por parte da Direcção agradecendo.

Foi comentado muito desagradavelmente que o sr. Governador Geral não brindasse ao rei Eduardo de Inglaterra. Os praxistas conhecedores das pragáticas desculpam o caso a seu modo, no entanto o sr. Henrique Costa salvou a situação levantando em nome do corpo diplomático de que é um brilhante ornamento em entusiástico viva a Sua Magestade o rei de Inglaterra.

A imprensa não foi convidada e como nos consta que não compareceram o sr. Procurador Geral da Coroa nem as autoridades judiciais nem tão pouco o presidente da Associação Comercial supomos que também não fossem convidados".

Por sua vez *O Futuro*, na sua edição de 20 de Fevereiro (sábado), inseriu uma notícia com o título "Tramways", que dizia assim:

"Começou o serviço dos tramways eléctricos como se tinha anunciado na 3a. feira finda. O primeiro carro saiu da estação às 7 horas da manhã chegando ao largo do Caminho de Ferro as 7 e 10. Em seguida foram saindo os outros carros em número total de 5.

As 9 horas começam a afluir passageiros para todos os carros andando sempre estes repletos de gente até à meia noite. Apesar do enorme movimento na cidade baixa, principalmente à noite e de todos quererem aproveitar dos carros onde à tarde se tornava difícil o ingresso, não houve o mais pequeno incidente, sendo de louvar o serviço do pessoal que o dirige. Ao que nos dizem foram vendidos durante dia e noite 7000 bilhetes em todos os carros, o que é realmente importante.

O único carro que andava sempre vazio era o que fazia a carreira da Praça Azeredo para a Câmara e vice-versa, pelo que a Companhia resolveu suprimir e com razão essa carreira aos domingos, aumentando aquele carro nesses dias ao serviço da Ponta Vermelha em carreira directa".

2.2.0 Traçado Inicial da Rede

No fundo, o que se inaugurou foram duas linhas circulares (que aparecem nalguns roteiros designadas por números) com um

primeiro troço comum a ambas. As linhas eram de via simples, havendo diversos cruzamentos estudados para o efeito, uma vez que todos os percursos eram percorridos nos dois sentidos.

O percurso comum era o seguinte: Praça Azeredo (em frente à Estação dos Caminhos de Ferro), Rua Dom Luis, Praça 7 de Março (lado Norte), Travessa da Fonte, Avenida Aguiar até ao alto desta, percurso percorrido nos dois sentidos. A partir daqui a linha bifurcava-se em 2 ramos circulares, um para nascente e outro para poente. Para nascente eram as Linhas 1 e 2, as Linhas da Polana.

Linha 1: Percurso comum, Rua D.Manuel (lado nascente), Estrada da Ponta Vermelha (ou Av.da Rainha), cruzamento com a Estrada da Polana, Av.Francisco Costa até ao cruzamento com a Av.Central, Av.Central, Rua D.Manuel (lado poente) até ao alto da Av.Aguiar, regressando pelo percurso comum à Praça Azeredo.

Linha 2: Mesmo percurso em sentido inverso.

Para poente eram as Linhas 3 e 4, Linhas do Alto Maé ou do Quartel da Polícia.

Linha 3: Percurso comum, Rua D.Manuel toda (lado poente), Rua Diogo Cão (Maé ou Quartel da Polícia), Av.Francisco Costa até ao cruzamento com a Av.Central, Av.Central até ao encontro da Rua D.Manuel, por esta até ao alto da Av.Aguiar, regressando pelo percurso comum até à Praça Azeredo.

Linha 4: Mesmo percurso no sentido inverso.

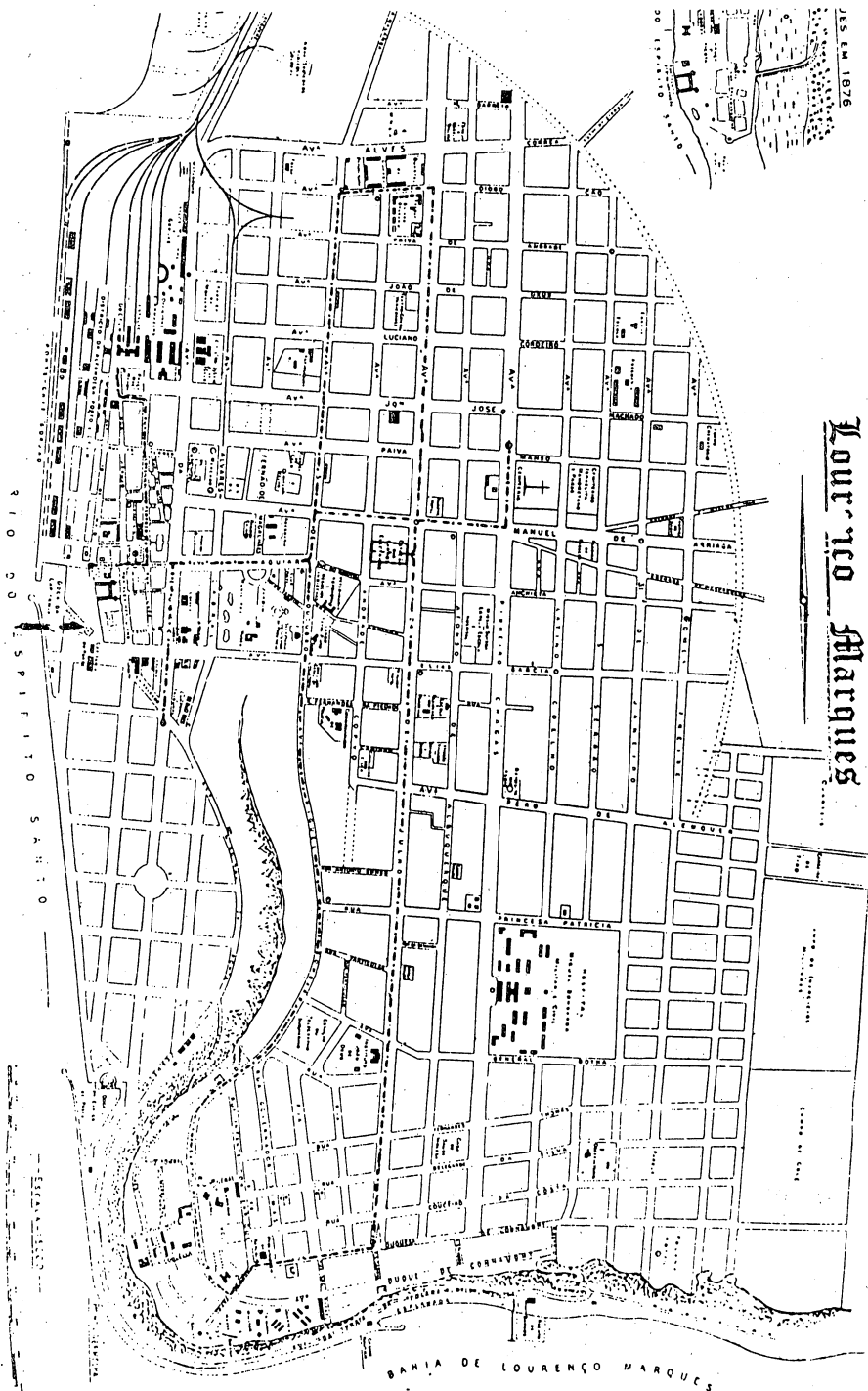
São ainda indicadas duas linhas complementares, a Linha da Câmara e a Linha 5.

Linha da Câmara: Ao que parece pouco tempo funcionou. Tinha o seguinte percurso: Praça Azeredo, Rua D.Luis, Travessa da Fonte, entroncamento com a Av.Dom Carlos, virando então à direita e seguindo pelo centro da Av.D.Carlos até ao final desta em frente ao pântano da Maxaquene onde era então o edifício da Câmara (antes portanto das grandes obras de drenagem do pântano e da construção do aterro da Maxaquene).

Linha 5, da Capitania ao Cemitério: Ramal vindo da Capitania ao longo da Praça 7 de Março entroncando à entrada da Travessa da Fonte com a linha geral vinda da Praça Azeredo, Travessa da Fonte, Av.Aguiar, Rua D.Manuel, Av.Central cruzando a Av.Francisco Costa e continuando até à Av.Pinheiro Chagas, inflectindo à esquerda para esta última, ladeando o Cemitério e terminando no segundo quarteirão onde é dito ser então a Praça de Touros. Por alguma razão que se desconhece a Companhia encurtou logo de início esta linha ao entroncamento da Av.Central, o que originou protestos vários.

Rede de "tramways" de Lourenço Marques (1904)

Rede de Tramways urbana existente (1904)



Em relação aos cruzamentos houve evoluções. Sabemos, por fotografias, que havia dois na Av. Aguiar, um ao cimo, junto à bifurcação, e outro ao fundo, antes de cruzar a Av. D. Carlos. Parece que havia outro no final da Rua D. Luis junto à Praça 7 de Março. Havia um términus das linhas do Maé junto ao Quartel da Polícia. Na Av. Francisco Costa havia 3: Ao cimo, no cruzamento desta com a Estrada da Polana; ao meio no chamado Alto da Maxaquene; e o terceiro junto à estação de recolha, no cruzamento com a Av. Central. Muito mais tarde lançou-se outro na Av. da Rainha (então já Av. Miguel Bombarda), próximo ao Hotel Cardoso.

Outra questão é saber-se se os eléctricos, na Praça Azeredo, davam a volta à praça ou invertiam o tróley em frente à estação. No final da rede (anos 30) é certo que contornavam a praça. Nos primeiros tempos não há certeza.

2.3. Os Regulamentos Necessários

Para que o serviço se pudesse processar normalmente 3 regulamentos foram entretanto publicados.

O Regulamento da Exploração dos Tramways Eléctricos, aparecido sob a forma de Edital da Câmara Municipal datado de 9 de Março, estabelecia as condições gerais da exploração do serviço de carros eléctricos. Este regulamento seguiu todos os trâmites legais. Foi aprovado na sessão da Câmara de 13 de Janeiro desse ano de 1904, enviado em seguida ao Conselho Legislativo, que lhe deu a sua aprovação por acórdão de 24 de Janeiro, e finalmente publicado no Boletim Oficial de Moçambique no. 12, de 19 de Março de 1904. O seu art. 5 sobre a circulação nos carros eléctricos dos asiáticos e indígenas, foi objecto de forte polémica e posteriormente modificado, como veremos no capítulo seguinte. O regulamento incluía em anexo as tarifas nas zonas da cidade, à razão de 5 rs. por zona.

O Regulamento da Função de Fiscal dos Tramways foi deliberado e elaborado pela Câmara, e dele deveria constar o vencimento a auferir e a forma de provimento do lugar.

A Postura sobre o Trânsito de Veículos nas Linhas de Tramways surge a pedido da Delagoa Bay DCL e foi publicado pela Câmara. Proibia o trânsito nas linhas de tramways a veículos com rodas adaptadas aos carris bem como obrigava os veículos a saírem da linha sempre que se aproximasse um eléctrico. Proibia ainda que se deitasse sobre a linha férrea areia ou qualquer entulho. A postura mereceu aprovação da Câmara na sua sessão de 2 de Março e a do Conselho Administrativo por acórdão de 27 de Abril.

O Regulamento do Imposto de Viação (taxa para os tramways) surge de uma idéia antiga da Câmara de aplicar aos carros eléctricos uma taxa anual nos termos do regulamento do imposto de viação. Como este era omissso quanto ao novo tipo de veículos, debatido o assunto decidiu a Câmara fixar o valor da taxa no montante de 30\$000 réis anuais por cada carro destinado a passageiros e 20\$000 réis por cada carro destinado a transporte de materiais "por analogia com o já disposto para outros veículos como ómnibus, carroças para cargas, etc."

2.4.A Delagoa Bay DCL, a Câmara Municipal e a Imprensa

Desde o princípio que as relações da Delagoa Bay DCL com a Câmara Municipal foram, no mínimo, de constante polémica, com a Câmara exigindo em voz alta o cumprimento integral por parte da Companhia das cláusulas contratuais, esta dilatando o cumprimento das deliberações camarárias, procurando evitar cumpri-las mas informando sempre a sua "boa" intenção em as cumprir.

Em mais de uma ocasião veremos isso. O que levou frequentemente a Câmara a ceder graças à persistência da Companhia, facto que poderia até ser fonte de suspeitas. No entanto a imprensa consultada não nos autoriza a tal. E, note-se tratava-se de uma imprensa verruminosa, em campanhas permanentes contra este e aquele, governadores, directores públicos, comandantes militares (haja em vista a campanha contra Brito Camacho, depois incensado como um herói).

Para esta imprensa a Delagoa Bay DCL é vista muitas vezes como o inimigo a abater, sendo mimoseada com epítetos como sanguessuga, monstro tentacular, polvo poderoso, e descrita como possuindo "pés de lã e pêlos de hiena no coração" e "proverbial ganância".

Os sucessivos gerentes da Delagoa Bay DCL em Lourenço Marques contaram-se sempre como fiéis e leais servidores da sua Administração de Londres, buscando por todos os meios aumentar os lucros, diminuir os encargos e... aguentar-se no balanço.

Por isso essa forma de procedimento acarretou sempre à Companhia a animosidade da imprensa, que só raramente se colocou a seu lado. O *Lourenço Marques Guardian* será uma excepção. Com excepção deste, o mais citado por todos os outros periódicos que nele malham permanentemente, toda a imprensa, à uma, veio insurgir-se contra a Companhia dos eléctricos sempre que se apresentou pretexto para tal.

2.5. Protestos, Soluções e Exigências

É assim que, passada a euforia da inauguração, a imprensa cai de imediato sobre a Companhia. São os horários que não há, os salva-vidas que não estão postos, os carros que não servem. Vejamos no concreto, o que diz *O Progresso* de 25 de Fevereiro.

Sobre a supressão da carreira entre o Caminho de Ferro e a Câmara: "...com que direito a Companhia acabou com esta carreira sem dar satisfações nem à Câmara nem ao público? Não faz ela parte do contrato?"

Sobre a falta de horários: "Diz-se que a Companhia ainda não estabeleceu os horários porque anda a estudá-los mas parece-nos que ela estuda de preferência a melhor forma de suprir os seus interesses".

Desorientação no serviço, originando que surjam em plena via e frente a frente dois carros em sentidos contrários, obrigando um deles a récuar até ao cruzamento mais próximo, causando atrasos e arrelias. "Casos concretos" são apresentados ("Uma destas noites um nosso amigo...").

Falta de aprumo do pessoal: "Já vimos um guarda-freio guiando um carro em mangas de camisa e um outro em manifesto estado de embriaguês".

A construção das linhas: "Foi péssima, tendo já originado vários descarrilamentos. A instalação aérea é tudo quanto se pode imaginar de mais defeituoso. Os tróleys soltam-se a cada passo".

E finalmente: "E aqui está como um melhoramento há tanto tempo desejado se vai tornando numa fonte de descontentamento, senão de sérios desastres futuros".

Em 2 de Março foi presente à Câmara um requerimento "de José Rufino Furtado Gonçalves seguido de 30 assinaturas dos moradores da Av. Central pedindo que a chaminé da fábrica de electricidade dos tramways seja elevada a maior altura a fim de evitar que o fumo invada as suas casas danificando-as bem como às mobílias". A Câmara despachou inquirindo a Companhia quais os meios que pretendia usar para obviar a tal inconveniente.

A Câmara não pôde ficar pois indiferente às queixas dos munícipes. Na sua sessão de 9 de Março (24 dias após a inauguração do sistema) o vogal sr. Guerreiro apresentou um longo requisitório contra a Companhia dos eléctricos, onde nos surgem as queixas vindas a lume na imprensa da época bem como outras, e apresentam-se no final diversas propostas para corrigir a situação.

"As reclamações por parte do público são frequentes pelo péssimo serviço que a Companhia... está fazendo; parte dos casos que têm dado lugar a tais reclamações têm sido presenciados por mim e portanto posso com segurança garanti-los verdadeiros".

E continua:

"Por uma concessão especial desta Câmara foi permitido à Companhia o poder começar a exploração no dia 16 de Fevereiro p. findo sem que tivesse ainda um horário que segundo ela dizia apresentaria depois de haver estudado quais as horas de maior movimento... São decorridas 3 semanas e não obstante a diminuta população de Lourenço Marques e o haver por assim dizer 2 linhas em toda a cidade, tais horários que não se tornaria difícil estabelecer em meia dúzia de dias ainda não foram presentes a esta Câmara e creio mesmo que o não serão se se não tomarem enérgicas providências a tal respeito".

Refere depois:

"Ainda não são decorridos muitos dias que um dos carros que trazia o distintivo de 'Polana' representado pelo farol encarnado recebendo passageiros para a Ponta Vermelha e Maxaquene, seriam umas dez horas e um quarto da noite, chegado que foi ao término da Av. Aguiar tomou a direcção da Av. Central e Francisco Costa e nesta, em frente à respectiva estação aí parou, dizendo o condutor do mesmo carro aos passageiros que se apeassem porque este ia recolher e não seguia ao seu destino. Que eram estas as ordens da Companhia as quais não podia deixar de cumprir. Os passageiros depois de protestarem contra tal procedimento e como nada conseguiram tiveram que apeiar-se e seguir ao seu destino a pé não obstante haver-se-lhes cobrado as importâncias para os locais a que se destinavam".

Atente-se agora neste episódio:

"O pessoal dos carros na sua maior parte, além de não ter educação de qualidade alguma, apresenta-se em estado de embriaguês e quanto a esta última parte orgulho-me de poder aqui asseverar a Vs. Exas. que tais factos não se têm dado com empregados portugueses ao serviço da mesma Companhia mas sim com guarda-freios ingleses. Ainda não há muitos dias que fui testemunha dum facto desta natureza. Uma noite... tive ocasião de presenciar que o guarda-freio (inglês) que guiava o carro que me conduzia ia num verdadeiro estado de embriaguês o que deu lugar a que pouco tempo antes tivesse tido uma questão com um passageiro... Chegado que foi o carro à Av. Francisco Costa e mesmo junto à estação, aí parou o mesmo guarda-freio o carro, tendo então uma outra questão com um seu colega também inglês e não menos embriagado, questão esta que deu lugar a passarem a vias de facto socando-se mutuamente, enquanto que os passageiros aguardavam o final da contenda para que de novo o carro se pusesse em marcha e não com tão pequena velocidade que de momento a momento se não contasse com um descarrilamento".

E após mais algumas considerações termina apresentando as 8 seguintes propostas:

- 1a.-Que a Companhia apresente no mais curto espaço de tempo... os seus horários sob pena de lhe ser mandado parar com o serviço enquanto tais horários não forem apresentados.
- 2a.-Que todos os condutores e guarda-freios... sejam sujeitos a matrícula na Câmara Municipal à semelhança do que se pratica com os cocheiros de praça e condutores de 'rickshaws'.
- 3a.-Que a Companhia seja obrigada a fazer transitar os seus carros em todas as linhas da cidade às horas indicadas nos horários.
- 4a.-Que a Companhia mande colocar em todos os carros os salva-vidas que lhe foram determinados pela Câmara e isto com a maior urgência possível.
- 5a.-Que a Câmara nomeie desde já ainda que provisoriamente um fiscal seu para exigir o cumprimento dos horários já aprovados e providenciar sobre quaisquer incidentes.
- 6a.-Que se faça proibir aos passageiros e guarda-freios de se falarem e... se afire nas plataformas dos carros o seguinte aviso em português e inglês: 'É proibido falar com o guarda-freio'.
- 7a.-Que a Companhia dê instruções ao seu pessoal de que não deve ter alterações ou discussões com os passageiros ficando estes com o direito de se queixarem quando entenderem que foram prejudicados..."
- 8a.-Que a Companhia seja obrigada no prazo que lhe for marcado a colocar nos desvios encarregados de sinais de 'Espera' ou 'Avanço', sinais que deverão ser feitos de dia com uma bandeira vermelha e de noite com uma lanterna com um vidro branco indicando 'Siga' e um vidro vermelho indicando 'Espere'..

E acaba propondo que a Câmara, caso aprovasse as suas propostas, fosse exigente obrigando a Companhia a cumpri-las na íntegra sob pena de se demitir do seu lugar.

Postas à discussão, a 1a., 2a., 3a., 5a. e 8a. propostas foram aprovadas por unanimidade, tendo ficado prejudicadas a 4a., 6a. e 7a. por a Câmara já ter providenciado pelo assunto delas. Uma das propostas, a 5a., foi logo ali solucionada:

"Pela Câmara Municipal foi deliberado... que o chefe dos zeladores João Ramos fosse desde já interinamente encarregado de fiscalizar o serviço dos tramways sem direito a retribuição alguma por este serviço".

Quanto à Delagoa Bay DCL, como tomou ela em consideração as deliberações camarárias que vimos citando? Em relação aos horários, em 16 de Março foi presente à sessão da Câmara "uma carta da Companhia dos tramways referindo-se aos horários dos carros eléctricos de que mandava o projecto, às matrículas dos guarda-freios, sinais de espera e avanço de fiscais". Quanto à obrigação de fazer circular os seus carros por todas as linhas da cidade, sabemos que em 1905 a linha do cemitério já era utilizada até ao seu término junto à Praça de Touros. Quanto à linha da Câmara... nunca mais funcionou

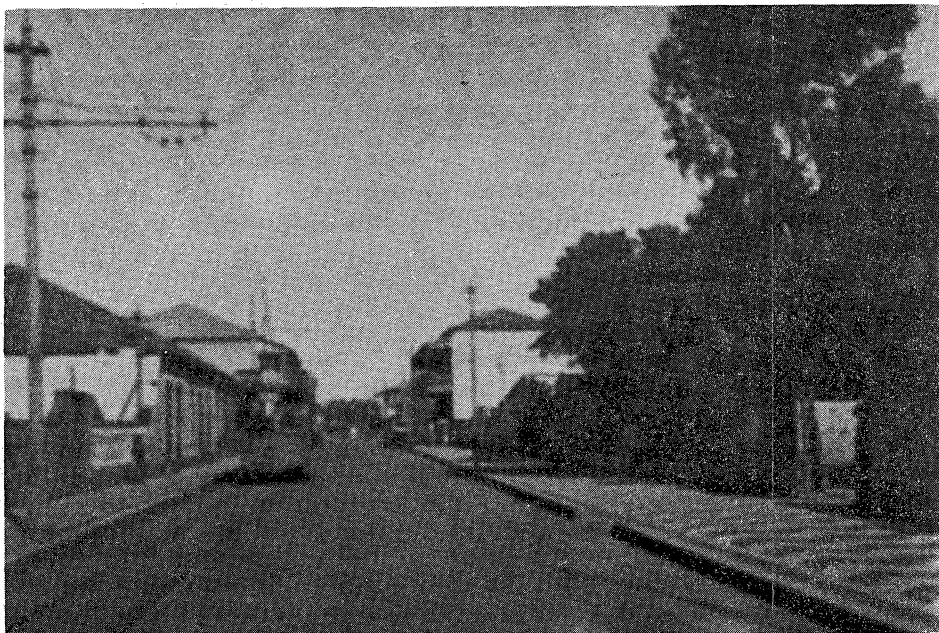


foto de Lazarus

Um carro eléctrico na rua D. Luís

sabendo-se por uma local do *Diário de Notícias* de 13 de Abril de 1905 que os senhores da Companhia "agora deu-lhes na cabeça de levantar a linha que vai até à Câmara Municipal" tendo esta portanto desaparecido de vez. Relativamente ao fumo da chaminé, a Companhia, em carta-resposta enviada à Câmara declarava estar a estudar "a maneira de evitar que o fumo da chaminé da casa das máquinas inundasse as habitações a esta contíguas, esperando consegui-lo".

Em contrapartida a Companhia sabia pugnar pelos seus direitos. Assim, em primeiro lugar, requereu o levantamento da caução de 1000 libras estrelinas logo que considerou ser a responsável directa pela exploração da rede de tramways. A Câmara despachou assim:

"Que não seja levantada a caução sem que se complete a macadanização da Av. Francisco Costa e sem que sejam feitas as reparações dos estragos causados nas ruas da cidade pelas máquinas rebocadoras".

Quer-nos parecer que aqui a Câmara exorbitou. A cláusula da caução (a 11a.) tinha de facto a ver com a abertura à exploração da rede e não com outros aspectos. Mas a Câmara aproveitou para forçar a Companhia a concluir os outros trabalhos.

Ou seja porque a Companhia convenceu a Câmara que, contratualmente, uma coisa nada tinha a ver com a outra, ou seja porque deu andamento aos trabalhos, o que é certo é que voltou a insistir no levantamento da caução em requerimento lido na sessão de 2 de Março, requerimento que foi então deferido. Cremos que prevaleceu a primeira hipótese porque a macadamização da Av. Francisco Costa foi objecto de um litígio posterior.

Depois, na sessão de 27 de Abril, foi lido um requerimento da Delagoa Bay DCL pedindo que lhe seja paga por conta da importância da macadamização duma faixa da Av. Francisco Costa a quantia de 30.000\$000 réis (como constava da cláusula 26a.). A Câmara anui mas acentua que o total da obra é de 37.502\$975 réis como consta do orçamento e não 39.895\$000 réis como a Companhia declara agora, ficando a diferença como caução do complemento da obra "até aos marcos da cidade". A Companhia insiste, a Câmara persiste, o litígio vai durar muito tempo ainda até que lhe perdemos o rasto.

E foi assim, no meio de protestos e litígios que começou o funcionamento do sistema de carros eléctricos de Lourenço Marques.

3.0 SISTEMA DE FUNCIONAMENTO: FACTOS E CURIOSIDADES (1904-1920)

O sistema de transportes urbanos de Lourenço Marques por meio de carros eléctricos manteve-se em funcionamento praticamente idêntico ao que era no primeiro dia até ao ano de 1920. Durante esses 16 anos a única alteração sensível parece ter sido o abandono da linha da Câmara logo no seu início, como se viu.

Vejamos agora alguns aspectos ainda não referidos.

3.1.0 Material Circulante e as Instalações Fixas

O parque do material cresceu muito nos primeiros tempos para depois estagnar até cerca de 1920, não se fazendo agora referência às aquisições posteriores a esta data.

No dia da inauguração a empresa pôs ao serviço cinco carros, como se viu. Supomos que seriam numerados de 1 a 5. Por estranho que pareça, a imprensa nunca se referiu a características suas como o aspecto, cor, etc. Sabe-se, por fotografias e outras descrições, que eram carros abertos, de dois eixos, com estribos a todo o comprimento e bancos

transversais. Havia também um banco em cada plataforma. Estas eram também abertas. Na primeira fase não foram utilizados atrelados. O "trolley" era de roldana e vara, e corda pendente. Quanto à cor, não há referências.

A opinião da imprensa sobre eles tornou-se rapidamente muito crítica. "Banheiras ambulantes", chama-lhes *O Progresso* logo na sua edição de 25 de Fevereiro. Para voltar à carga em 10 de Março (notícia já parcialmente citada):

"O material circulante é ordinárrissimo e há quem suponha que é velho mas muito bem envernizado".

E reforça as suas críticas em 16 de Junho:

"Lá ficaram ontem 2 carros eléctricos num molho. O material esfacela-se a todos os momentos de forma que cada vez nos convencemos mais que aquilo tudo é sucata e muito ordinária".

Como e quando foi aumentada a frota? Sem qualquer outra referência anterior da imprensa, lemos em *O Futuro* de 14 de Maio de 1904 que o carro no.7 partiu um eixo. Notícias posteriores levam a concluir que já havia mais três carros em circulação. Por esta altura começa a falar-se em novos carros. Segundo *O Futuro* de 7 de Maio,

"Pela Delagoa Bay DCL foi solicitada à Câmara a respectiva licença para pôr em circulação 7 carros eléctricos que brevemente devem chegar a esta cidade. Oxalá sejam melhores que os actuais".

Em 11 de Junho noticiava:

"Os novos carros devem chegar no dia 20. A companhia já encomendou telegraficamente mais 6 outros carros".

Era realmente abundância! Em 9 de Julho afirmava que "ainda este mês vão ser postos em circulação 4 novos carros", para noutro local da mesma edição concluir desanimado que "afinal os novos carros ainda não saíram da Europa".

A notícia seguinte sobre os novos carros é-nos dada por *O Distrito*, em 5 de Setembro, agora já com dados concretos:

"A Companhia dos Tramways Eléctricos acaba de receber da Europa 4 novos carros para passageiros. São construídos de pitch-pine e têm uma bonita aparência. Quando estes carros estiverem prontos a funcionar, a partida das estações passará a ser de 10 em 10 minutos, em vez de 20 como actualmente".

O folhetim dos novos carros continua na edição de *O Progresso* de 15 de Setembro do mesmo ano:

"Acabam de chegar a esta cidade os 6 carros eléctricos há tanto tempo esperados. Os carros vieram desmontados e oxalá não aconteça com a montagem o mesmo que aconteceu com a chegada".

Tinham chegado, assim, 4 carros novos para passageiros, e 2 para mercadorias. Noticiava *O Jornal do Comércio* em 24 de Setembro, na sua secção em língua inglesa:

"The Electric Tramways Company have just received four new cars, which they are now busy fitting up. They are of pitch pine and will look much better than the older cars. Two 'freight cars' have also arrived and it is hoped they will soon be put into service. They will be useful in conveying building material up the hill".

Porém, em 29 de Setembro podia ler-se em *O Progresso*:

"Segundo nos dizem vão ser postos em circulação só dois carros dos vindos há pouco e parece que pelo excesso de despesa com o pessoal ficam os restantes carros aguardando que a Companhia explore outras linhas".

Mas tal não parecia ser verdade. Em 22 de Outubro é a vez de *O Futuro* informar:

"Já andam em circulação 2 carros novos com os números 11 e 12. Estes carros têm o caixilho do meio móvel. No próximo mês serão postos em circulação os carros nos. 9 e 10".

O mesmo *O Futuro* diz em 3 de Dezembro andar à experiência um carro destinado a carga e passageiros.

Sobre a origem do material, é o *Jornal do Comércio* que informa, através da transcrição, na sua edição de 8 de Outubro, do "Report of Mr. Baldwin" sobre os carros eléctricos de Lourenço Marques:

"The construction of an electric tramway is proceeding and will be completed in 1904. The concession was secured by a British company and a good deal of the material has been purchased into the United Kingdom. The rail bolts and tie pieces however (with the exception of crossing blocks purchased from Sheffield) were supplied by Belgium".

Para completar esta informação, o Anuário de Lourenço Marques de 1915 afirmava que os carros eram abertos, com bancos transversais, e haviam sido fornecidos pelas casas Dick, Kerr & Co., e Milne Car Company.

Acrescentemos, por último, que graças a uma disposição camarária de 1919, ficamos a saber a lotação oficial dos

carros eléctricos, que era a seguinte: Passageiros sentados no interior - 24 lugares; nas plataformas - 8 lugares (4 em cada uma); passageiros em pé - 5 lugares na plataforma da rectaguarda. A lotação máxima de passageiros por veículo era de 37.

A imprensa não acalmou com a entrada em serviço dos novos carros. Uma série de acidentes ocorridos em 1905 leva os jornais às mais depreciativas alusões.

"Cangalhada eléctrica" é o mimoso epíteto com que o *Diário de Notícias* brinda os eléctricos em notícias das suas edições de 15 e 19 de Junho e 9 de Setembro de 1905, a propósito de acidentes.

O Progresso, por sua vez, em 3 de Outubro de 1904, lançou este jocoso trocadilho: "Esperámos três quartos de hora pelo carro do Quartel. Oh! Os tramways... os tramados!" E em artigos de 8 e 23 de Junho, profundamente irónicos, não há misericórdia: "Frequentíssimos, rapidamente substituídos quando avariavam, cheios de comodidades, arejados em dias de vento, magníficos carros, esplêndidas carruagens...". Isto depois de os considerar pura e simplesmente... calhambeques. Críticas que continuam ao longo do ano. Para culminar, um momento de intervalo na guerra (9 de Setembro de 1905): "Por agora, homem lá dessa m... dos eléctricos [sic]; concedemos-

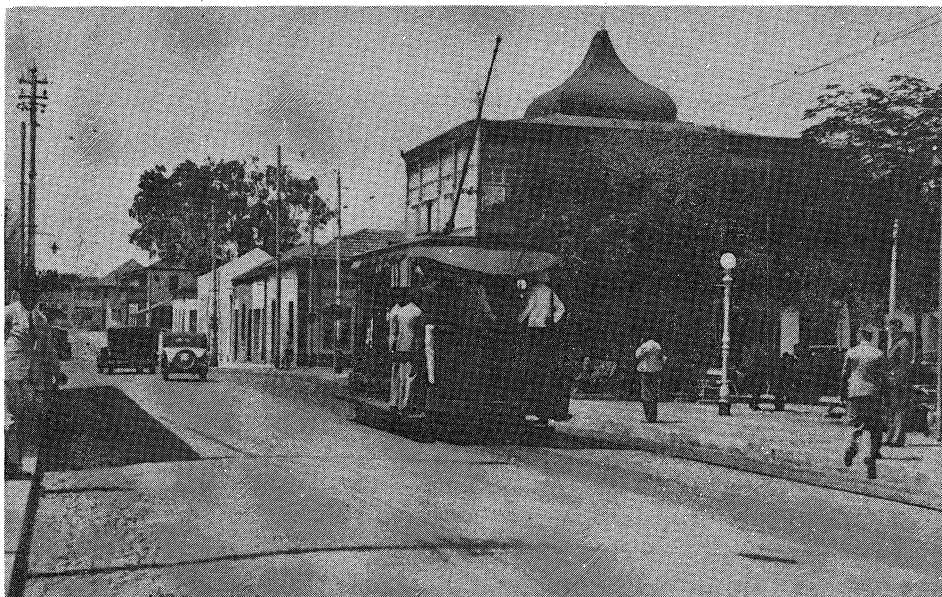


foto de Rufino

Eléctricos na cidade

lhe tréguas até para a semana, mas depois...". E um mês mais tarde (26 de Outubro): "Porque se não vão embora?"

Era assim a imprensa de Lourenço Marques nessa época.

Quanto às instalações fixas, elas ficavam situadas na Av. 24 de Julho (antiga Francisco Costa), próximo do cruzamento com a Av. Arriaga (antiga Av. Central). É ainda o referido Anuário Comercial que nos informa que os maquinismos consistiam de quatro caldeiras Babcock and Wilcox, duas de 120 cavalos e duas de 80 cavalos; quatro máquinas Bellis and Morcom Lancashire, directamente ligadas a geradores, um de 400kw, dois de 200kw e um de 75kw, uma capacidade total de 875kw. Compreendiam também uma bateria de acumuladores e um 'boaster' compensador. A voltagem era de 550 volts. O equipamento fornecia também energia eléctrica ao Porto e Caminho de Ferro.

Como a Delagoa Bay DCL era também concessionária do abastecimento de água à cidade, não admira que a opinião pública a olhasse como "dona e senhora" da cidade, e daí muitas das críticas.

3.2. A Identificação das Carreiras e das Paragens

Também o sistema de identificação das carreiras era muito curioso. Assim, os relatos da época falam-nos continuamente do carro 'azul' ou 'encarnado', o que não tem a ver com a cor exterior dos carros, a qual nem se conhece bem qual fosse. Tratava-se antes da identificação através de uma chapa colorida colocada na frente do veículo com a seguinte distribuição (toponímia da época inicial):

CARREIRA	VIA	TABULETA	DESIGNAÇÃO
1	Polana.....Av.da Rainha	Encarnada	Carro Vermelho
2	Polana.....Av.Pr.Costa	Azul	Carro Azul
3	Mae (Quartel)..Av.D.Manuel	Amarela	Carro Amarelo
4	Mae (Quartel)..Av.Pr.Costa	Verde	Carro Verde
5	Cemitério.....Av.Central	Preta	Carro Preto

De noite, era uma chapa de vidro com a cor respectiva sobre uma lanterna que indicava a carreira pelo esquema referido. Até ao fim do funcionamento dos eléctricos os carros foram referenciados deste modo.

Para além da tabuleta, cada carro trazia na parte dianteira e trazeira uma bandeira que indicava o destino. Das fotos da época, infelizmente só o letreiro 'Polana' é

identificável. Sabemos que na linha 5 (Cemitério), os carros, nos primeiros anos, traziam a bandeira 'Praça de Touros' (dizia *O Progresso* em notícia de 10 de Março de 1904, a propósito do encurtamento provisório da carreira ao alto da Av. Central: "Apesar da carreira ter sido encurtada, nem as tabuletas dos carros deixaram de indicar 'Praça de Touros' nem também os preços sofreram alterações"). Provavelmente as carreiras 3 e 4 teriam indicado 'Quartel'.

Quanto às paragens, inicialmente não as havia fixas, parando os carros quando tal era solicitado. Só vários meses após a abertura da rede se adoptou o sistema de fixação de paragens. Na acta da sessão da Câmara de 12 de Outubro de 1904 pode ler-se:

"Visto um requerimento da Companhia dos Tramways Eléctricos pedindo autorização para estabelecer paragens dos carros eléctricos. Despacho: Deferido, devendo a Companhia apresentar uma planta com a indicação das paragens, a fim de, se estiver em condições, ser aprovada".

E *O Progresso*, em 8 de Dezembro desse ano, informava:

"Os eléctricos começam no dia 12 do corrente, para subida e descida de passageiros, a pararem somente junto aos postes pintados de branco com o dístico 'Paragen', e quando chova param em todos os pontões".

3.3. A População Servida

A população servida pela rede de transportes recém-inaugurada era, em primeiro lugar e quase que exclusivamente, a população branca da cidade. O artigo 5 do Regulamento de Exploração dos Tramways Eléctricos dizia, na sua primeira versão, que "os indígenas e asiáticos só podem transitar nas imperiais e em lugar especial determinado pela companhia".

Os africanos não terão protestado, excluídos como estavam de praticamente todos os confortos da vida da cidade, onde apenas lhes era permitido executar os trabalhos mais modestos e mais duros. Mão-de-obra indeferenciada do cais e dos caminhos de ferro, condutores de 'rickshaws' (onde, com certo escândalo de alguns jornais, se viam crianças de 12 anos a puxar estes carros), empregados domésticos, etc.

Mas os asiáticos, que constituíam uma classe numerosa e relativamente próspera, devido ao facto de se empregarem em força no comércio citadino, não levaram a bem a cláusula da exclusão. Assim, e ainda antes da publicação do citado regulamento no Boletim Oficial, em sessão da Câmara de 21 de Março de 1904, foi lido

"um officio da Associação Comercial pedindo para que seja eliminado do regulamento o artigo que proíbe os asiáticos de transitarem dentro dos carros eléctricos logo que estes se apresentem limpos e asseados".

A Câmara despachou dizendo que iria estudar o assunto. Ora o assunto voltou de novo à Câmara e foi apreciado na sessão de 22 de Abril desse ano. Diz assim a respectiva acta:

"Foi novamente presente um requerimento de diversos mouros, baneanes e parsis residentes nesta cidade, reclamando contra o artigo 5 do Regulamento dos carros eléctricos e pedindo a revogação do mesmo artigo.

Pinda a leitura, por Sua Exa. o Presidente, foram feitas diversas considerações sobre o assunto do dito requerimento, depois do que apresentou a seguinte proposta:

Que se pedisse ao Exmo. Conselho Administrativo para o art.5 do citado regulamento ser redigido da seguinte maneira:

Art.5 - Os indígenas e asiáticos ou quaisquer outras pessoas não podem transitar dentro dos carros eléctricos sem que se apresentem decentemente vestidos à europeia.

Posto à discussão foi aprovado por maioria".

Porém a publicação da nova versão levaria ainda muito tempo, tendo sido posta a medida em prática em 1905, como o atesta a imprensa da época. Conseguiu-se alguma coisa? Sim e não. Para a Companhia ficava sempre a possibilidade de exclusão com base no critério de "decentemente vestidos à europeia". A imprensa, claro, tomou logo o assunto à sua conta, comentando-o e glosando-o à sua maneira.

Diz assim *O Distrito*, na edição de 7 de Abril de 1904:

"A colónia asiática protestou energicamente contra o facto da Companhia de tracção eléctrica lhes proibir a entrada nos seus carros.

Que se não admita dentro dos carros gente porca, amarela ou branca, está muito bem, mas que em igualdade de circunstâncias se faça uma tão revoltante excepção é que não deve nem pode ser. É uma prepotência..."

Como se vê, assaca-se à Companhia o odioso de uma norma que, ao que parece, era da responsabilidade da Câmara.

E *O Distrito* volta ao assunto em 16 de Abril e em 12 de Setembro desse ano, recomendando à Companhia de tracção eléctrica que se não esqueça do problema dos asiáticos. Também *O Futuro*, em notícia breve, se referia ao problema dos 'asiáticos' no seu número de 7 de Maio desse ano.

E que a resolução foi demorada provam-no as informações vindas a lume no *Diário de Notícias*, já no ano de 1905, nas suas edições de 14 e 18 de Abril. A primeira refere ter sido presente à sessão da Câmara de 12 desse mês um requerimento

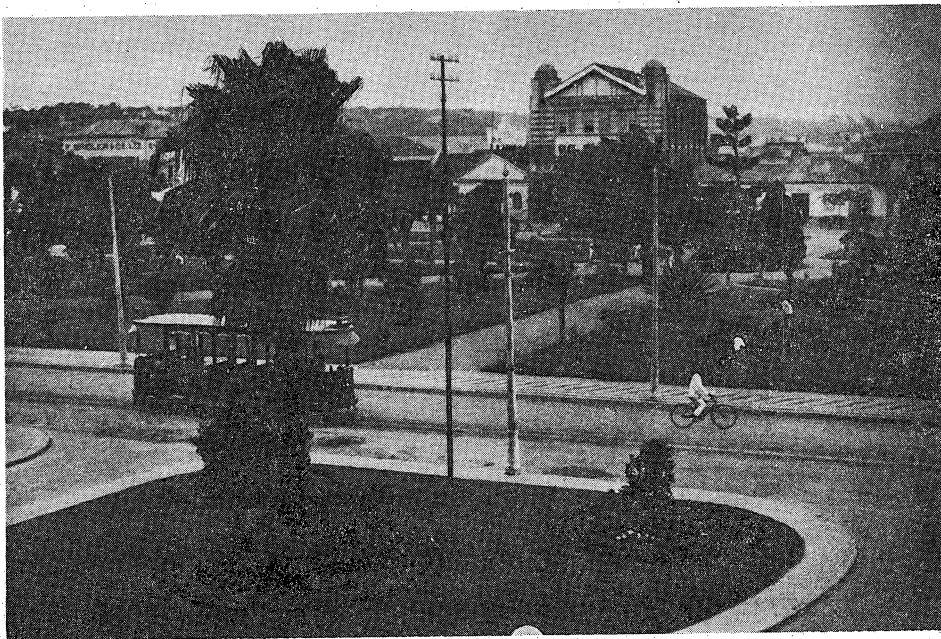


foto de Rufino

Eléctrico na Praça Mac-Mahon

dos asiáticos para que a Câmara informasse sobre a proibição de transitarem nos carros eléctricos, tendo a Câmara deliberado, segundo o jornal, "não consentir que os asiáticos transitem nos carros eléctricos sem ser em lugares separados e marcados em conformidade com o art.5 do regulamento dos tramways eléctricos". Mas na edição de 18 de Abril já noticia de outro modo, aproveitando para criticar severamente o *Lourenço Marques Guardian*. Transcrevemos aqui alguns excertos.

"Veio pôr termo a uma grande injustiça a decisão da Câmara Municipal deferindo a petição que lhe fizeram os índios monhés em que estes lhe pediam a abolição da restrição contida no regulamento dos carros eléctricos que lhes proibia transitarem naqueles carros. Não entendeu porém assim o *Guardian* que... veio a campo criticar aquela decisão".

À frente diz-nos que em sua opinião a atitude do *Guardian* "é simplesmente uma questão de orgulho, afirmando a superioridade de uma raça!"

"Concordamos que nos carros eléctricos não devem ser admitidos indivíduos descalços, desasseados ou em estado de embriaguês, de qualquer raça ou nacionalidade a que pertençam. Não é só portanto aos indivíduos sujos, descalços e descompostos que não se deve permitir.

o ingresso nos carros, mas a todos quantos possam incomodar os passageiros que neles transitam [alusão aos alcoólicos], sejam europeus, asiáticos ou africanos".

E termina com uma alusão chocarreira ao colega de imprensa:

"Porque o redactor do Guardian não simpatiza com os homens de cor de bronze senão quando lhe prestam serviços baratos, não há razão para que não haja quem possa antipatizar com o mal acabado nariz do referido redactor".

Daqui se pode concluir que os eléctricos de Lourenço Marques estiveram praticamente durante toda a sua existência sobretudo ao serviço da população branca da cidade, como também o atestam os postais e gravuras da época. Duas passagens da imprensa num período ulterior confirmam-no, e revelam o estado de espírito da opinião pública a este respeito. A primeira é da edição de 24 de Agosto de 1923, do *Jornal do Comércio*:

"Já não é a primeira nem a segunda vez que presenciamos que na parte central dos carros eléctricos são admitidos moleques a pretexto talvez de acompanhar crianças.

Da última vez que tal vimos, o moleque, sujo e roto até causar nojo, acompanhava uma criancinha e desceu na paragem do Clube Hotel. Vinha da praia. A mãe, para se ver livre do empecilho, tinha-o entregue ao moleque, e este, como grande senhor, apesar dos seus andrajos, não viajava na plataforma do carro, de volta da Polana.

Para casos idênticos chamamos a atenção da Companhia dos Eléctricos. Não é que sejamos ferozes apologistas das selecções de cores; mas não podemos levar à paciência admitir que um moleque andrajoso e sujo, seja a que pretexto for, viaje nos carros, no lugar destinado a pessoas decentes".

A segunda passagem pode ler-se no *Notícias* (não já o *Diário de Notícias* de 1904-1908) de 17 de Abril de 1926, sob o título "Os Pretos e os Eléctricos":

"Ainda que nos custe dizê-lo, porque não há razão de queixa dos condutores nem dos guarda-freios dos eléctricos, não podemos deixar de lembrar a estes últimos a conveniência em parar o carro sempre que numa paragem qualquer indivíduo preto faça o respectivo sinal.

Temos notado que algumas vezes o guarda-freio faz olho de mercador ao sinal do preto e o resultado é o desgraçado dar um trambolhão mais retumbante que a queda de um ministério! Isto se não é justo, é muito menos humano.

Porque se a lei não permite que o preto vá dentro do carro no lugar das bancadas, se não lhe permite que vá à frente na plataforma e, do mesmo modo, lhe não permite pagar menos que as outras pessoas, parece-nos todavia razoável que, no meio duma queda estrondosa, lhe conceda o favor de o não deixar ir debaixo do carro, pelo menos por causa das rodas..."

E em 1932, a comissão que visitou Bloemfontein (na África do Sul) a fim de estudar o sistema de transportes locais, escrevia assim no seu relatório:

"Ao passo que a área de Bloemfontein é cerca de 30% maior do que a de Lourenço Marques, a sua população europeia é dupla (a população indígena tanto em Bloemfontein como em Lourenço Marques em nada influi na exploração da viação urbana)".

Não se podia ser mais explícito!

3.4. Devagar Eléctricos... e Cuidado com os Cães

Uma acusação frequentíssima, nos primeiros tempos da circulação dos eléctricos em Lourenço Marques, é de que eram não lentos, vagarosos e ronceiros, mas demasiado velozes. Logo em Janeiro de 1904, ainda antes da abertura da exploração da rede, podia-se ler em *O Futuro*:

"Têm continuado as experiências dos carros eléctricos pela cidade. Vimos há dias passar um deles com enorme velocidade pela rua D. Luís. Achámos imprudentíssimo".

Mas, mais que a velocidade embora associada a ela, sobressai das notícias que se irão citando o atropelamento de cães. Ou porque estes não estivessem habituados ao novo tipo de veículos ou porque os guarda-freios se não preocupassem

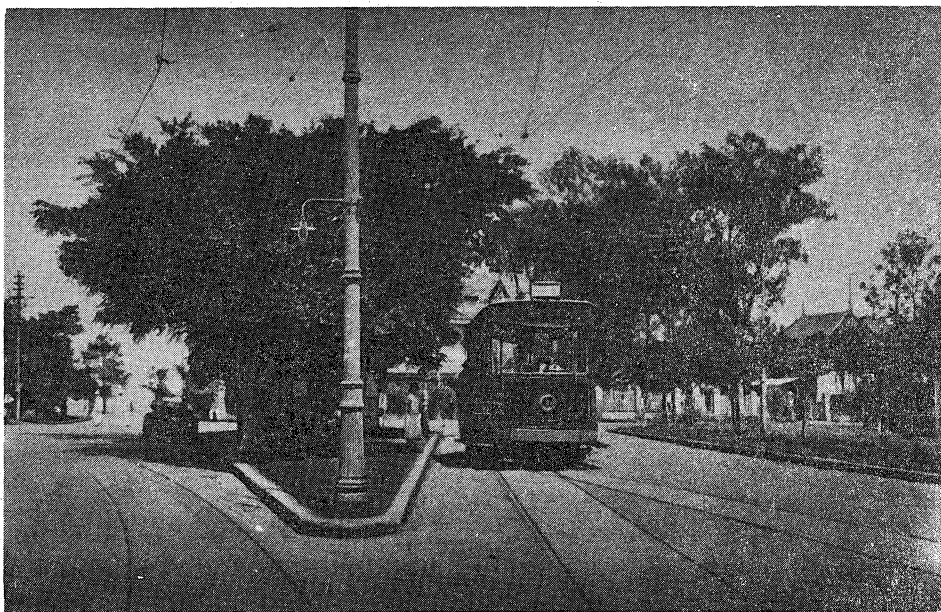


foto de Rufino

Eléctrico no Alto da Polana

com eles, esta é a tónica da crónica citadina nos primeiros anos de vida dos eléctricos. Neste sentido se pronuncia, por exemplo, *O Progresso* (crítico implacável da Companhia nos primeiros anos), na sua edição de 18 de Maio de 1904, com o título "Os Eléctricos e o Atropelo dos Cães":

"Há bastante tempo que os condutores dos eléctricos com o mais impúdico desassombro se comprazem em atropelar com os carros que governam os animais que encontram na via, tendo sido os cães até hoje as maiores vítimas, por serem os que em maior número por aí existem. No dia 17 do corrente, por exemplo, presenciámos um caso que nos vem provar que estes acidentes não são casuais, mas sim devidos ao desleixo de alguns dos guarda-freios, junto a uma índole perversa.

Foi o caso que transitando na Av.D.Manuel vinha em direcção oposta um carro animado por uma considerável velocidade. A bastantes metros na frente caminhava na via um cão que, apesar dos toques feitos pelo guarda-freios, se não desviava. Este... não moderou o andamento do carro, de forma que em poucos segundos alcançava o pobre animal projectando-o a uma certa distância, o que lhe valeu não ser esmagado. O que sobretudo nos revoltou foi que o guarda-freios logo que alcançou o animal sem sequer interromper o circuito, se debruçou na plataforma para melhor gozar o espectáculo do animal e quem sabe se ficaria penalizado de não ter realizado tal espectáculo.

Há dias deram-se dois atropelamentos de cães na rua D.Luís e outro na Av.Francisco Costa. No dia 23 do corrente deu-se outro atropelamento na rua D.Luís.

Ora isto não pode continuar!"

Para noticiar em 19 de Setembro:

"Os atropelamentos de cães continuam e um dia vimos desde a Travessa da Fonte à Capitania ser levado um cão no salva-vidas e sen que o guarda-freios pusesse termo à selvajaria..."

Também *O Distrito*, em 19 de Outubro de 1904, se referia ao assunto em notícia que dizia, a dado passo:

"Ainda pelas avenidas mais retiradas e onde o número de transeuntes é limitadíssimo, admite-se que os carros andem com um bocado de velocidade, porque o serviço não pode atrasar-se; mas andarem em carreira vertiginosa pelas ruas de maior concorrência, como ainda ontem de manhã vimos pela rua D.Luís, isso é que não pode ser".

Por sua vez no *Mignon*, publicação humorística de curta duração na vida da cidade, a única referência que encontramos aos carros eléctricos é de 19 de Maio de 1905, sob o título "Selvagens", que termina deste modo:

"A excessiva velocidade a que os tramways transitam pelas ruas da cidade baixa junto ao movimento destas... torna-se causa de desastres. Por hoje temos só a lamentar o espectáculo de ter sido cortado e esmagado por um desses veículos mal governados um cão na rua D.Luís".

Finalmente, em 21 de Novembro desse ano é a vez do *Diário de Notícias* se referir ao assunto:

"Chamamos a atenção dos Srs. directores da companhia dos carros eléctricos para o facto de ser frequente o atropelamento e morte de cães de estimação, devido a andarem os carros amudadas vezes com os salva-vidas levantados... Ainda ontem de manhã foi encontrado esmagado sobre a linha, na Avenida Central, um cachorrinho..."

Com o tempo estas referências vão desaparecendo. Mais cuidado dos guarda-freios e habituação dos cães ao novo transporte? Em breve começarão a surgir os automóveis, e serão estes os principais acusados (e causadores) quer de acidentes quer de excesso de velocidade nas ruas da cidade.

3.5. Acidentes

Ao falar de acidentes, a primeira curiosidade é que eles começaram ainda antes dos carros circularem em serviço nas ruas. É o que se pode ler em *O Futuro*, na edição de 26 de Dezembro de 1903:

"Já andam em experiências alguns carros eléctricos na Av. Francisco Costa. Há dias, um dos guarda-freios ao regressar à estação, abriu, em vez de fechar, o regulador, indo de encontro a outros dois carros que estavam na mesma linha, avariando bastante todo o material".

Para além dos acidentes atrás referidos, em que as principais vítimas foram os cães, muitos outros encontramos citados nas páginas da imprensa. Descarrilamentos, choques, atropelamentos, desgaste do material, trolleys que saltam, fios que se partem, de tudo aparece. Evocaremos apenas três ou quatro dos mais graves ou mais aparatosos.

Cronologicamente, o primeiro que encontramos com referência a danos pessoais vem referido em notícia de *O Progresso* de 7 de Julho de 1904:

"No dia 3 pelas 7 horas da noite, na rua D. Luís, o carro eléctrico de que era guarda-freios Pereira, atropelou um preto causando-lhe grandes ferimentos e contusões. A policia tentou prender o guarda-freios, o que não conseguiu".

E em *O Distrito* de 19 de Outubro de 1904:

"Na sexta feira última um carro eléctrico que seguia a toda a velocidade pela Av. D. Manuel colheu um pobre preto, decepando-lhe as pernas".

Um dos acidentes mais espectaculares desta época ocorreu em 2 de Dezembro de 1905, e vem referido nas edições do *Diário de Notícias* de 5 e 6 desse mês, que lhe dão grande relevo. Dizia assim a de 5 de Dezembro, uma terça feira:

"No sábado pelas 12 horas da noite deu-se um lamentável desastre ao fim da linha dos eléctricos, pouco além do Cemitério.

O carro havia parado na volta da Av. Central para a Pinheiro Chagas e em frente do Cemitério para se apearem vários passageiros que vinham do teatro Mouzinho de Albuquerque, seguindo depois com uma velocidade extraordinária, a máxima que se pode adquirir.

Como e porque deu o guarda-freios tamanha velocidade ao carro, quando a linha, do Cemitério ao seu terminus, é apenas de algumas dezenas de metros?"

E o jornal perguntava-se se se tratava de crime ou acidente; se o guarda-freios fizera de propósito ou se enganara. O resultado: 5 passageiros e o condutor feridos, e o carro inutilizado.

"O carro ficou caído junto ao poste que se acha no terminus da linha, onde bateu violentamente, ficando completamente desfeito. (...) O guarda-freios J. Correia Rijo é supranumerário, tendo vindo há pouco da Beira. Consta que há dias um condutor se recusou a fazer serviço com o Correia Rijo, alegando que ele qualquer dia seria a causa de um sério desastre, sendo por isso repreendido".

Choques de carros eléctricos contra outros carros eléctricos ou outros veículos (carroças, rickshaws) são inexplicavelmente frequentes. Encontramos diversas referências a casos destes; enumeremos algumas:

- 29 Set. 1904 - O Progresso - Eléctrico contra carro da Câmara.
- 03 Nov. 1904 - O Progresso - Eléctrico no. 12 contra uma carroça.
- 15 Mai. 1905 - D. Notícias - Eléctrico contra eléctrico.
- 20 Jun. 1905 - D. Notícias - Eléctrico no. 4 contra eléctrico no. 5.
- 26 Jun. 1905 - D. Notícias - De novo eléctrico contra eléctrico.
- 07 Dez. 1905 - D. Notícias - Eléctrico no. 4 contra uma carroça.
- 01 Ago. 1907 - D. Notícias - Eléctrico contra riquexó.

A imprensa apontava quase que uma única causa para estes acidentes: o excesso de velocidade dos carros eléctricos.

3.6. Greves

Como que a confirmar a tradição que onde há assalariados há reclamações, protestos e greves, estas surgiram logo no início do funcionamento do sistema. E as greves dos

transportes são sempre faladas, pois são das que mais perturbações causam ao público em geral. Daí que sejam sempre referidas, às vezes amplamente, nas páginas da imprensa. O que não quer dizer que fiquemos totalmente elucidados sobre "como começaram" e "como acabaram". Evoquemos pois, por ordem cronológica, as greves do pessoal dos eléctricos de Lourenço Marques que chegaram ao nosso conhecimento.

Logo em 1904 o pessoal dos eléctricos fez a sua primeira greve. Aconteceu em Outubro e é *O Progresso* que nos dá conta dela, no dia 27:

"os carros não circularam hoje e os grevistas mantiveram-se solidários até às 10 horas da manhã, hora em que retomaram o serviço. A estação está guardada por tropa da cavalaria e da infantaria".

Os motivos da greve não são bem explícitos. O referido jornal diz que se tratou de umas "exigências absurdas da Companhia" que melindraram o pessoal. No dia 3 de Novembro, porém, *O Progresso* publicava uma extensa nota dos grevistas, em que estes vinham a público dizer das suas razões: Uma ordem da Companhia para que os empregados menores [sic] ao transitarem nos carros só pudessem fazê-lo tomando o lugar destinado aos... patchises (?). Ora, comentava a nota, "tal



Foto de Rufino

Eléctrico na Praia da Polana

lugar não se dá aos próprios cães, como bem pode dizê-lo o sr. Armindo Borges, chefe do movimento". Os reclamantes terminavam pedindo consideração e justiça.

Uma outra greve, a segunda de que temos conhecimento, ocorreu em 1911, e é *O Incondicional* que lhe faz referência em 12 de Janeiro. Aí se diz que a greve foi desencadeada no dia 6 devido a problemas de equiparação de salários. Mas que após uma entrevista com o governador os grevistas aceitaram regressar ao trabalho.

A greve seguinte, em 1916, vem referida numa cronologia de greves publicada no Boletim no.2 do Arquivo Histórico de Moçambique (p.156). Iniciou-se em 6 de Dezembro desse ano, reivindicando o pessoal "8 horas diárias de trabalho, 100% de aumento nas horas extraordinárias e descanso semanal. Da luta resultou a aceitação, por parte do patronato, das 8 horas diárias e de \$40/hora em termos de horas extraordinárias".

Uma outra greve, de solidariedade com os trabalhadores ferroviários, começou em 6 de Julho de 1917 (Boletim no.2 do Arquivo Histórico de Moçambique).

A última greve deste primeiro período estudado, em 1919, é-nos relatada no jornal *A Cidade*, na sua edição de 3 de Maio. Pela leitura da notícia parece haver confusão na sua redacção. Diz assim:

"Desde anteontem que estamos sem carros eléctricos. Não há animação, parece que se vive num túmulo. Mas afinal a quem cabe a culpa da greve? O pessoal no primeiro manifesto disse q. era a Companhia; e esta respondendo também em manifesto diz que a culpa cabe ao pessoal. A Companhia diz que chegou as suas ofertas a 164\$80 e que o pessoal exige 180\$78. Pois sabem o que respondeu o pessoal no seu manifesto de ontem? Que logo que a Companhia lhes dê 150\$00 retomarão o seu serviço. Quer dizer: O pessoal está em greve porque a Companhia lhe quer dar mais dinheiro do que aquele que ele na realidade quer. A Companhia é, na verdade, de uma boa fé a toda a prova".

Segundo o mesmo jornal, na edição de 10 de Maio, "ficou solucionada na sexta feira passada a greve do pessoal dos eléctricos".

3.6. '*Faits Divers*'

Terminamos com três transcrições de jornais da época que nos mostram alguns dos *faits divers* de que os eléctricos eram pretexto ou simplesmente palco.

De *O Progresso* de 26 de Outubro de 1908:

"Prevenimos os chefes de família que se munam de um belo cacete para escovarem um mananjo de galão que por aí vagueia, provocando toda e qualquer mulher em público.

Este galã frequenta muito os carros eléctricos; pelas suas façanhas já tem sofrido alguns dissabores e ainda não há muitos dias apanhou um tabefe no cinematógrafo Onofre".

De *O Emancipador*, edição de 31 de Janeiro de 1921:

"Chegou ao nosso conhecimento um caso passado no eléctrico.

No dia 17 do corrente ia assentado num banco da plataforma de um carro eléctrico, lugar mais ordinário, um cabo de polícia conversando com um indivíduo e entrou um sr. oficial do exército e como esse cabo o não visse para lhe dar lugar, deu comunicação exagerada acusando-o de faltas inúmeras.

Presume-se que o motivo que levou o sr. oficial a fazer a comunicação era por o cabo ir sentado, ele em pé.

Está-se a ver que qualquer dia ninguém se pode assentar sem pedir autorização.

Tem graça tudo isto, em pouco tempo não temos polícia senão para fazer continência e s.excia. não preponderará bem tais perseguições aos desgraçados polícias".

E outra vez *O Emancipador*, em edição de 2 de Agosto de 1920, com o título "As crianças e os carros eléctricos":

"Queixam-se os pais de algumas crianças de que estas, por sua vez, se lhes queixam também dos actos pouco decentes de que são vítimas nos carros eléctricos quando se dirigem para as escolas, por parte de certos passageiros, os quais demonstram impudicamente o desrespeito pela moral e pela decência.

Os tais passageiros levam a sua descarada lascívia ao ponto de colocarem meninas entre pernas (mas só as meninas) e expandem palavras impróprias e gestos libidinosos que seriam reprovados pela última das raneiras, desde que esta fosse mãe. A quem competir pedimos que intervenha em nome da moral ofendida e da inocência que é preciso respeitar. Nero já fica muito longe!"

Muitos outros factos e curiosidades poderiam ser referidos, desde permanentes litígios entre a Companhia e a Câmara, a propósito de todas e cada uma das cláusulas contratuais, discussões sobre a concessão de passes gratuitos, conflitos com passageiros, reparos sobre a limpeza dos carros, despedimentos de pessoal. Porém há também longos períodos de silêncio na imprensa da época.

NOTAS

¹ As ruas, travessas e praças de Lourenço Marques mudaram de designação por diversas vezes no decurso do tempo, desde o ano em que esta investigação começa até à toponímia actual. Um exemplo extremo: A Estrada da Ponta Vermelha, depois Avenida da Rainha, depois Avenida Miguel Bombarda, depois Avenida Brito Camacho e actualmente Avenida Patrice Lumumba. Fundamentalmente houve dois períodos de grandes alterações: O que se seguiu à implantação da República, em 1910, e o que se seguiu à Independência

de Moçambique, em 1975. Portanto, ao consultar documentos antigos e ao confrontá-los com a toponímia actual da cidade, ou nos guiamos por um quadro de correspondências ou ficamos impedidos de referenciar correctamente os diferentes locais referidos. Assim, e para simplificar, indicaremos em nota o quadro de equivalência das ruas em relação a cada capítulo. Assim, em relação ao capítulo 1:

ANTES DA INDEPENDÊNCIA

Em 1904

Pr.do Caminho de Ferro

Pr.7 de Março

Av.Francisco Costa

Estrada da Polana

Evolução Posterior

Pr.Azeredo

Pr.Mac Mahon

Pr.Mouzinho de Albuquerque

Pr.7 de Março

Av.24 de Julho

Av.Duquesa de Connaught

Av.António Enes

APÓS A INDEPENDÊNCIA

Pr.dos Trabalhadores

Pr.25 de Setembro

Av.24 de Julho

Av.Julius Nyerere

²São inúmeras as companhias sediadas em Lourenço Marques cuja designação começa por Delagoa Bay, de modo que temos que acrescentar sempre as iniciais DCL para evitar confundi-la com outras da mesma época. A título de exemplo mencionamos mais três: Delagoa Bay Agency Company Limited, Delagoa Bay Engineering Works Limited, Delagoa Bay Harbour Agency. Por sua vez a Delagoa Bay DCL aparece nos documentos da época e na imprensa, com tantas designações que somos tentados a pensar que teria havido mais que uma entidade a gerir o sistema dos eléctricos. Vejamos as que se encontraram: Delagoa Bay Electric Tramways, Companhia dos Tramways Eléctricos, Empresa dos Tramways Eléctricos, Companhia dos Tramways, Companhia dos Eléctricos, Empresa dos Tramways, Direcção dos Tramways Eléctricos, Companhia dos Carros, Companhia de Tracção Eléctrica.

³Designações das ruas e praças mencionadas no capítulo 2:

ANTES DA INDEPENDÊNCIA

Na época

Pr.Azeredo

Rua D.Luís

Trav.da Ponte(a)

Av.D.Carlos

Av.Aguiar

Av.D.Manuel

Av.Freire de Andrade

Av.José J.Machado

Av.Pinheiro Chagas

Rua Diogo Cão

Estrada P.Vermelha

Evolução Posterior

Pr.Mac Mahon

Rua Consiglieri Pedroso

Av.da República

Av.D.Luís(b)

Av.5 de Outubro

Av.Central

Av.Manuel de Arriaga

Av.General Machado

Av.da Rainha

Av.Miguel Bombarda

Av.Brito Camacho

Av.24 de Julho

Av.Duquesa de Connaught

Pr.Mouzinho de Albuquerque

Pr.7 de Março

APÓS A INDEPENDÊNCIA

Pr.dos Trabalhadores

Rus Rev.de Outubro

Av.25 de Setembro

Av.Samora Machel

Av.Josina Machel

Av.Karl Marx

Av.Guerra Popular

Av.Eduardo Mondlane

Av.Lucas Luali

Av.Patrice Lumumba

Av.Francisco Costa

Estrada da Polana

Pr.7 de Março

Av.24 de Julho

Av.Julius Nyerere

Pr.25 de Setembro

a) A Travessa da Fonte foi demolida para prolongamento da Av. Aguiar até à Praça 7 de Março, mas em data posterior aos eléctricos.

b) A Av. Aguiar, embora visse mais tarde o seu nome mudado para Av. D. Luís, no período dos eléctricos foi praticamente sempre conhecida pelo primitivo nome, podendo então encontrar-se na imprensa da época as duas designações.

As fotografias mais antigas mostram que o troço da Av. Central entre a D. Manuel e a Francisco Costa era de via única. Hoje, que a mesma avenida (a Karl Marx) tem duas faixas de rodagem, pode ver-se ainda no seu pavimento uma via em cada faixa de rodagem. Quando foi duplicada essa via? Que alterações provocou na circulação daquela zona?

⁴ Designações sucessivas das ruas, avenidas e praças mencionadas no capítulo 3:

ANTES DA INDEPENDÊNCIA

APOS A INDEPENDÊNCIA

Na época	Evolução Posterior	
Av. Francisco Costa	Av. 24 de Julho	Av. 24 de Julho
Av. Central	Av. Manuel de Arriaga	Av. Karl Marx
Av. da Rainha	Av. Miguel Bombarda	Av. Patrice Lumumba
	Av. Brito Camacho	
Rua D. Luís	Rua Consiglieri Pedroso	Rua Rev. Outubro
Travessa da Fonte		
Av. Pinheiro Chagas		Av. Eduardo Mondlane

⁵ No início do funcionamento do sistema a Imprensa veiculou por diversas vezes informações sobre o rendimento dos eléctricos. Vejamos qual a informação disponível. Respeita a alguns meses de 1904 e é O Progresso que no-la transmite:

MESES	RENDIMENTO	PASSAGEIROS	O PROGRESSO
Maio	1095 libras	-	7 Julho
Agosto	993 libras	56500	6 Outubro
Outubro	1046 libras	-	8 Dezembro
Novembro	1050 libras	59000	12 Jan. 1905

Também segundo o Diário de Notícias de 17 de Dezembro de 1905 o relatório do director da Delagoa Bay DCL respeitante ao ano económico anterior acusava "um prejuízo de 18606 libras que proveio de ser a receita dos carros eléctricos muito inferior à respectiva despesa". E numa exposição da Delagoa Bay à Câmara, referida na edição de 26 de Junho de 1906 do Diário de Notícias, aquela indica "a perda que sofreu no ano findo que se elevou a 5000 libras, calculando que no corrente ano essa cifra se eleve a 15000 libras. O câmbio em Janeiro de 1905 era de 1 libra para \$3780 (compra) e \$3820 (venda).

⁶ Foi possível ouvir de viva voz histórias do tempo dos eléctricos. A que se segue diz respeito ao problema da admissão de negros nos eléctricos e foi ouvida a um jornalista do Notícias, que a presenciou. Foi o caso que no interior de um carro eléctrico viajava um casal sul-africano, e em frente deste sentava-se um negro impecavelmente "trajado à europeia", como queria o regulamento, ou seja, de fato e gravata. O casal, provavelmente por falta de hábito, criticava entre si, em inglês, aquilo que lhe parecia insólito: Viajar um negro num transporte público juntamente com brancos. Este,

que também sabia inglês, tendo ouvido quanto bastasse, delicadamente lhes apontou a tabuleta afixada no carro, que também em inglês indicava: "Whites and Blacks admitted". O casal calou-se. Casualmente descera todos na mesma paragem. O casal entrou num banco. E foi encontrar, do outro lado do balcão, o negro que com eles viajara e que, delicadamente, se dispunha a atendê-los.

APONTAMENTO SOBRE A GREVE DE 1917 NO PORTO E CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

por Mathias Tullner

As grandes greves no centro económico de Lourenço Marques, na primeira metade do século XX, constituíram um marco na história do movimento operário da cidade e de Moçambique. Nessa altura, as greves mais importantes estiveram sempre ligadas, essencialmente, ao complexo ferro-portuário, centro da economia colonial na cidade¹.

Neste complexo se concentrou o núcleo mais desenvolvido do proletariado do sul de Moçambique. A afirmação refere-se tanto à classe trabalhadora portuguesa, em parte privilegiada pelo sistema colonial, como à classe trabalhadora moçambicana emergente, que como classe estava ainda em constituição, desenvolvimento e formação².

A relação dialéctica entre estas duas componentes diferentes da classe trabalhadora sofreu alterações ao longo do tempo, mas uma abordagem geral ao tema necessitaria de uma investigação mais profunda e vasta. Neste espaço é apenas possível, uma pequena contribuição sobre este assunto concreto³.

A greve dos trabalhadores ferro-portuários do ano de 1917 constituiu a primeira grande greve na história do movimento operário da cidade de Lourenço Marques. A sua importância vem dos seus aspectos qualitativos e quantitativos, que levaram o movimento operário a uma nova fase e, ao mesmo tempo, trouxeram um elemento importante às relações de classe. Um outro aspecto de particular interesse é que a luta de classes não só chegou a uma nova fase qualitativa como também a classe operária moçambicana emerge pela primeira vez, no interior do país, no quadro de uma forma de luta mais desenvolvida: Numa greve bem organizada que afectou a vida económica, política e social de toda a cidade e de toda a região.

Destaca-se uma participação particular da classe operária moçambicana emergente, sobretudo do complexo ferro-portuário, mas apesar disso, ao nível do desenvolvimento do capitalismo colonial e da constituição de classe, o proletariado moçambicano desempenhou na altura um papel

secundário, se se atender a que a sua função foi essencialmente a de recolher experiências e, ao mesmo tempo, de simples participação na greve.

A greve foi iniciada e dirigida pela *Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques*, organização sindical essencialmente de trabalhadores portugueses mas que também englobava alguns trabalhadores brancos de outras nacionalidades, e alguns mulatos. A *Associação* foi fundada em 1911 pelos sindicalistas portugueses, que já contavam com experiências no movimento sindical português. Assim, pelo menos inicialmente, é a concepção e a consciência daquele movimento português que prevalecem na *Associação*.

A *Associação* constituiu-se pois, antes da I Guerra Mundial, como organização dos trabalhadores portugueses. Neste contexto, desenvolve uma consciência própria que engloba o conceito da missão de "civilização" portuguesa e se caracteriza por um chauvinismo bastante grande. Para tal contribui a sua apreciação errada do carácter da República portuguesa. Ao chauvinismo liga-se uma posição caracterizada pelo empenho em colaborar com o governo colonial, que ao mesmo tempo era responsável pelo complexo ferro-portuário de Lourenço Marques.

Apesar de tudo, a *Associação* foi, sem dúvida, uma organização proletária. Nesta base notam-se já, antes da I Guerra Mundial, indícios duma colaboração com os trabalhadores moçambicanos.

A I Guerra Mundial, tal como em outras partes do mundo, também em Moçambique provocou mudanças profundas. A situação social agravou-se ao longo da guerra, afectando a situação do operariado no complexo ferro-portuário. A partir de 1915 há, devido à guerra, uma carestia de vida acompanhada pela deterioração da moeda portuguesa, o que rapidamente agravou a situação social. Após a entrada de Portugal na guerra e as conquistas do exército colonial da Alemanha no norte de Moçambique, também a situação política se agravou substancialmente.

Como reflexo da situação social, a imprensa local progressista afirmava, no início do ano de 1916:

"A fone! E, na verdade, assim é. Fone, Fone! É o brado que se ouve em toda a parte neste princípio de ano".¹⁰

Em consequência desta situação, cada vez mais a *Associação* se afastou da política de colaboração com o

governo colonial. Até ao fim do ano de 1916 ela adquiriu uma posição de luta de classe em favor dos seus interesses e necessidades, contra a administração colonial responsável pelo complexo ferro-portuário, apesar de ter sido uma evolução lenta e inconsequente.

Na reunião magna da *Associação*, em 24 de Abril de 1917, elaborou-se um conjunto de reivindicações principais. Rejeitando-se alguns pequenos melhoramentos anunciados pelo governo colonial, exigia-se: Aumento de todos os salários de uma maneira que correspondesse às necessidades; pagamento de uma percentagem dos salários em libras estrelinas; gratificações importantes, sobretudo para o pessoal mais desprotegido; anulação de concursos para preencher vagas no complexo ferro-portuário, de maneira a que os próprios trabalhadores fossem chamados, em primeiro lugar, para as preencher¹¹.

Mas o governo colonial não reagiu de forma positiva. Os protestos e reclamações não tiveram qualquer efeito¹². Esta situação levou cada vez mais à formação de uma frente de protesto no seio dos trabalhadores ferro-portuários. Uma questão importante, neste contexto, era a motivação crescente dos trabalhadores negros assalariados para a luta sindical, em consequência da radicalização da situação.

A luta dos trabalhadores do complexo ferro-portuário, sob a direcção da *Associação*, recebeu um grande apoio por parte da imprensa local, de onde sobressaía o jornal *O Africano*, dos irmãos Albasini.

A partir do ano de 1913, João Albasini era sócio da *Associação*, na sua qualidade de "encarregado dos negócios indígenas" do complexo ferro-portuário. Neste contexto mostravam-se já as possibilidades e limitações da integração de moçambicanos no movimento do operariado português. A *Associação* abria um campo organizado para a formação e acção política de alguns moçambicanos no seu âmbito, embora sob a sua influência. Na base do seu carácter, ela não permitia um desenvolvimento independente do movimento moçambicano. Por outro lado, o instrumento principal de Albasini, no contexto desta luta, era aquele jornal, que ao mesmo tempo representava a base principal para o envolvimento e defesa dos próprios interesses moçambicanos.

Mas, de modo geral, *O Africano* defendeu também os interesses de toda a classe trabalhadora da região, independentemente da sua nacionalidade. O interesse especial do jornal pelos assuntos do complexo ferro-portuário explica-se, por um lado, pela importância extraordinária desse centro

na região, e por outro, devido à ligação especial de Albasini à Associação. Em todo o caso, *O Africano* tornou-se, na altura, um importante centro defensor do proletariado moçambicano emergente e, ao mesmo tempo, um centro da cristalização da luta pelos direitos civis moçambicanos ou, por outras palavras, um centro do nacionalismo moçambicano emergente¹³.

Em Maio de 1917, o jornal constata que "a miséria e a fome entraram no nosso lar"¹⁴.

Devido à situação social, cada vez mais dramática, a própria Associação tomou atitudes mais consequentes contra o governo colonial, começando a ultrapassar a perspectiva de uma colaboração com aquele.

No fim de Maio chegava-se a um conflito aberto. Por detrás dele estava o mau tratamento concedido aos trabalhadores do complexo ferro-portuário por parte de alguns chefes, sobretudo das oficinas dos C.F.L.M. A Associação organizou, no dia 21 de Maio, uma reunião extraordinária do pessoal das oficinas do porto e dos C.F.L.M., em que participaram 126 trabalhadores¹⁵. Nela se apreciou a situação e se resolveu que uma delegação dos trabalhadores contactaria o director dos C.F.L.M. para abordar a questão dos maus tratos e, também, para pedir aumentos salariais¹⁶.

O director dos C.F.L.M. declarou-se sem competência para negociar aqueles assuntos com os ferro-portuários, e o encarregado do Governo Geral rejeitou uma tomada de posição, demonstrando bastante arrogância.

Neste contexto, a Associação organizou, a 30 de Maio de 1917, mais uma assembleia extraordinária em que participaram 107 sócios¹⁷. Foi declarada uma "greve pacífica" nas oficinas do complexo, que se traduziu em os trabalhadores aparecerem no local de trabalho mas para nada fazerem.

Simultaneamente, a Associação solicitou a todos os departamentos dos C.F.L.M. que elaborassem reivindicações concretas. Estas foram, na sua maior parte, entregues ao comité da greve no dia seguinte¹⁸. Na base daquelas informações dos departamentos, o comité definiu os pontos centrais a reivindicar ao governo, que constavam sobretudo em: Aumento de salários para todos os operários do complexo ferro-portuário; e pagamento do trabalho de domingo e horas extraordinárias. Um pouco mais tarde os grevistas acrescentavam também às suas reivindicações melhoramentos precisos a introduzir, abrangendo os trabalhadores moçambicanos do pessoal permanente e eventual, assim como a exigência de suspensão de um "chefe Cabral" do seu cargo¹⁹.

Com esta greve, a *Associação* ultrapassou pela primeira vez, na prática, a sua política de colaboração com a administração colonial na base de um nacionalismo português, impondo uma nova fase da luta de classes e fortalecendo-se como organização operária. Pela primeira vez eram formuladas reivindicações em favor da classe operária moçambicana, revelando progressos significativos da *Associação* no que respeita à divisão racial²⁰.

Das reivindicações apresentadas salienta-se a questão das 8 horas de trabalho diárias, que já antes da I Guerra Mundial constituía um aspecto principal das reivindicações operárias a nível internacional.

O jornal *O Africano* colocou-se ao lado dos grevistas, afirmando que a greve foi bem organizada e decorreu com uma ordem notável, sob a direcção do comité da *Associação*²¹.

A incapacidade das autoridades do próprio complexo ferro-portuário e da administração colonial levou os grevistas a declarar a greve geral a partir de 1 de Junho de 1917. O governo mostrou-se surpreso e incapaz de achar uma solução adequada. Uma dificuldade especial que se colocou à administração colonial era a ausência do governador geral. Aqui se revelava uma das características do estilo português de administração: A centralização das decisões na pessoa do chefe máximo. A incapacidade da administração colonial e a falta de experiência do governo nestas questões manifestou-se na proclamação da lei marcial, pelo comandante da Guarda Republicana da cidade, em 5 de Junho²².

Esta reacção das autoridades demonstrava bem a base reaccionária do governo, e teve um efeito muito importante: obrigou a população inteira da cidade a participar de uma forma ou de outra na luta. Antes de tudo, cresceu logicamente o sentido de solidariedade no seio do operariado citadino. O pessoal do comércio, dos carros eléctricos e da indústria particular entrou também na greve. Mas após um dia de greve as forças armadas obrigaram os trabalhadores daqueles sectores a retomar o trabalho, baseando-se na lei marcial proclamada²³. No contexto destas acções militares relacionadas com a lei marcial, surgiu na cidade um clima pré-insurreccional²⁴.

A greve não se alastrou apenas à cidade. Nela participaram, desde o início, os ferroviários ao longo da linha dos caminhos de ferro. No dia 3 de Junho, as estações de Ressano Garcia e Moamba declaravam-se solidárias e organizavam comités de greve próprios²⁵.

A declaração da lei marcial foi acompanhada de acções

violentas contra os grevistas do complexo ferro-portuário. As estações dos caminhos de ferro, a linha férrea, as oficinas dos C.F.L.M. e as instalações do cais foram ocupadas pelos militares, que procuravam manter tudo em funcionamento. No terceiro dia da greve eram presos 15 membros do comité, composto por 35. Os restantes foram perseguidos dia e noite. O governo decidiu a exoneração de todos os grevistas dos seus postos de trabalho e alguns foram mobilizados para o exército.

A grande importância da greve levou o Governador Geral a tomar imediatamente uma posição, ainda a partir de Mocimboa, onde se encontrava na altura. Num telegrama datado de 1 de Junho ele exigia que os grevistas deveriam retomar o trabalho antes de quaisquer negociações, e apelava a que eles caíssem na "razão", numa altura de guerra em que as tropas alemãs entravam no norte de Moçambique²⁶.

Os grevistas não aceitaram a posição do Governador Geral mas declararam que queriam empenhar esforços para evitar provocações entre si e os militares que ocupavam as instalações do complexo ferro-portuário. O comité esperou por negociações directas com o Governador Geral.

No dia 8 de Junho a Associação divulgava um folheto contra a lei marcial e a violência militar, que afirmava:

"Tudo na melhor ordem. A volta ao trabalho sem uma resolução cabal dos nossos pedidos seria a morte do futuro de todos e a ruína dos camaradas presos.

Ninguém ao trabalho.

Aguardamos a chegada do sr. Governador Geral e a sua resposta"²⁷.

Neste contexto o comité indicava como objectivos imediatos a liberdade dos ferroviários presos e perseguidos, a liberdade de reunião e a resposta do governo às reivindicações apresentadas.

Uma viragem na situação da greve ocorreu com o regresso do Governador Geral à capital, a quem os grevistas imediatamente apresentaram as suas exigências e respectiva fundamentação. Os grevistas ferroviários esperavam da pessoa do Governador Geral soluções positivas. Neste aspecto era notória uma falta de visão correcta por parte da Associação no que diz respeito ao carácter do governo, na pessoa do seu representante máximo. Na sua ilusão, tinham a esperança de ver o Governador Geral agir no "espírito republicano", evocando uma perspectiva da República Portuguesa como regime democrático que se colocava em favor da classe trabalhadora e velava pela sua protecção social. É de notar que os textos

do comité terminavam com um "Salve o Governador Geral!"²⁸

Depois do regresso do Governador Geral o governo mudou a sua tática em relação à greve e a administração encaminhou as negociações com os grevistas com maior flexibilidade. Esta nova atitude era expressão da mesma insegurança já anteriormente manifestada pelo governo e que levava à proclamação da lei marcial. As primeiras concessões do governo consistiram na libertação de alguns presos e na redução das medidas de expulsão dos trabalhadores do complexo ferro-portuário. A alteração na política do governo incluía também uma suavização da censura na imprensa, sobretudo no jornal *O Africano*. Até ao dia 16 de Junho, dia das concessões do governo, o mencionado jornal havia lamentado publicamente a censura rigorosa que impedia a publicação de notícias importantes sobre a greve²⁹.

Com as concessões do governo foi possível reatar as reuniões dos grevistas e do seu comité. Tratava-se de um primeiro êxito importante da greve. Todavia, surgiram também as primeiras posições oportunistas que, no seio dos trabalhadores, propunham acabar imediatamente com a greve³⁰. Mas não conseguiram vingar.

Foram as seguintes as concessões do governo: Libertação de 22 detidos que haviam sido deportados para a ilha da Xefina; readmissão das organizações de classe; liberdade de reunião. Além disso, o pessoal da greve teve oportunidade de nomear uma comissão para negociar directamente com o Governador Geral³¹.

Em resultado destas medidas houve uma reunião com todo o pessoal do complexo ferro-portuário, em que foram especificadas as reivindicações gerais. Das exigências, foi retirada a que se referia ao pagamento de uma parte dos salários em divisas (libras estrelinas). Mas os grevistas mantiveram as suas reivindicações principais. Foi elaborado um documento com o título "Pedidos Gerais", que os grevistas apresentaram como plataforma para as conversações com o Governador Geral³². O documento reflectia uma consciência reforçada e a força da luta organizada dos grevistas, através de pontos mais claros e concretos que no início da greve. No que diz respeito ao relacionamento com os trabalhadores moçambicanos, é notável que o documento destaque que o aumento dos salários, segundo a tabela apresentada, deveria englobar todos os trabalhadores "sem distinção de raça". As conversações com o Governador Geral foram coroadas de êxito para os grevistas, pois os pedidos do comité de greve foram aceites.

Na noite de 22 de Junho de 1917, em assembleia geral em que participaram mais de 400 trabalhadores, a Associação apreciou os resultados obtidos. Comentava o jornal *O Africano*:

"E assim terminou, cerca da meia-noite... aquela reunião que marca na história desta Província um facto importante"³³.

A assembleia geral aceitou os resultados alcançados e finalizou a greve. Deste modo, o êxito desta primeira grande greve aparece fundamentalmente na importância histórica da sua ocorrência, embora não na qualidade das conquistas por ela obtidas. Pela primeira vez houve na região uma confrontação aberta entre uma parte importante da classe trabalhadora e as autoridades do Estado colonial, que se saldou numa vitória dos trabalhadores organizados, sob a direcção da Associação como organização de classe. Este facto significou um marco na história do movimento operário em Moçambique.

Verificou-se também um grande crescimento da consciência de classe dos trabalhadores, não só no complexo ferro-portuário e na sua organização. Foi também importante o facto de, pela primeira vez a luta se ter alastrado a toda a cidade de Lourenço Marques, tendo contribuído, através da larga solidariedade, para a formação da classe operária neste centro económico. No que toca à classe operária moçambicana emergente, o aspecto mais importante é que as suas partes mais desenvolvidas participaram directa e activamente, de maneira organizada, numa grande luta de classes no interior de Moçambique. Isto embora se tenha que conceder que a participação dos trabalhadores moçambicanos foi ainda incipiente, pois eles pouco mais puderam recolher que experiências indispensáveis à prática da luta.

No geral, pensamos pois poder considerar que a greve de 1917 no complexo ferro-portuário, e os seus respectivos efeitos, aparecem como herança do movimento operário moçambicano em toda a região do sul do Save. Com esta posição criticamos posições de alguns autores que, não tendo considerado suficientemente este aspecto, desvalorizaram objectivamente a greve, considerando-a como greve "de branco"³⁴. As testemunhas contemporâneas, incluindo a imprensa, entendem-no perfeitamente, contrariamente às posições atrás mencionadas. Para elas a importância da greve para o movimento operário moçambicano é um fenómeno claro³⁵. Tal foi sublinhado por Albasini no jornal *O Africano*,

imediatamente após a greve³⁶. Neste contexto, *O Africano* considerava a solução encontrada como "solução satisfatória" para os ferroviários de toda a cidade. Realmente, o resultado adquirido pela primeira grande greve constituiu uma vitória importante da luta operária, isto é, da *Associação* como sindicato "branco", dos trabalhadores moçambicanos do complexo industrial e, finalmente, do movimento de solidariedade na cidade de Lourenço Marques.

Por outro lado, o governo português encontrava-se em graves dificuldades, sobretudo relacionadas com a guerra, e por isso foi obrigado a aceitar as reivindicações do movimento grevista. Mas pouco depois as limitações dos resultados obtidos pela greve mostram-se evidentes. Mesmo após a vitória, continua a ser grande a diferenciação entre os trabalhadores. Assim, a *Associação* continua a depositar grande confiança no Governador Geral, e volta a procurar colaborar com a administração colonial. Não protesta ou luta contra a manobra de exclusão dos "operários indígenas", como critica agora *O Africano*³⁷. Os resultados alcançados e as promessas feitas pouco significavam para a melhoria da situação dos trabalhadores moçambicanos. A assembleia geral da *Associação* envia mesmo uma mensagem de agradecimento ao Governador Geral.

A tática da administração colonial era evidente: As promessas feitas sob a pressão da greve começaram a ser postas de lado. Pelo contrário, o governo optou pela colaboração com a direcção dos CFLM e por uma via crescente de violência em relação ao operariado do complexo ferroportuário³⁸. A direcção maltratava cada vez mais os trabalhadores e iniciou-se um processo de transferências disciplinares³⁹. Paralelamente, era visível que a aceitação, pelo Governador Geral, do ponto sobre as 8 horas de trabalho diárias não passava de uma "armadilha demagógica", porque a sua concretização ficava dependente da introdução dessa medida em todo o país. Exceptuando um aumento salarial pouco significativo, o governo não cumpriu com as suas promessas.

A *Associação* reagiu contra esta tática do governo e retomou as conversações com o Governador Geral, insistindo, por um lado, nos pontos levantados pela greve e, por outro, denunciando os maus tratos a que os trabalhadores estavam sujeitos no complexo. O resultado parecia positivo, segundo o registo da assembleia geral de 4 de Agosto de 1917:

"S. Excia disse então que os trabalhadores estavam prontos e que o aumento seria equitativo, abrangendo todos os ferroviários, incluindo operários do quadro auxiliar"⁴⁰.

Mas no seio dos trabalhadores crescia a desconfiança em relação às promessas do Governador Geral, questionando-se resultados que não eram concretos. E realmente comprovou-se que o governo colonial, em paralelo com as conversações com a *Associação*, continuava a impedir a concretização das promessas, para lá de alguns aumentos salariais⁴¹.

Na realidade, a situação agravava-se continuamente, porque a administração colonial, juntamente com a direcção dos C.F.L.M., aumentava cada vez mais a pressão sobre os trabalhadores do complexo. Devido à redução do quadro do pessoal no âmbito do movimento, aumentaram-se as horas de serviço para os restantes trabalhadores, e cresceram também as represálias sobre o pessoal. Como meio de pressão, realizaram-se também mobilizações de trabalhadores.

Em Setembro e Outubro de 1917 o governo tomou medidas adicionais. Foram impedidas as reuniões de trabalhadores, incluindo a assembleia geral da *Associação*. Foram presos e deportados para o Niassa dez militantes da *Associação*.

No contexto do incremento da luta a *Associação* publicou um folheto dos deportados elaborado a bordo do vapor *Quelimane* na viagem para o norte⁴², dado que o rigor da censura impedia a sua publicação na imprensa. Os deportados defendiam a greve e a sua participação nela, e condenavam a violência do governo. Por sua vez, a assembleia geral da *Associação* enviou para Lisboa uma nota de protesto, condenando o Governador Geral e exigindo a libertação imediata dos deportados⁴³. Nesta nota, a *Associação* protestava "contra um dos mais revoltantes actos do Governador Geral desta província, o cidadão Álvaro de Castro"⁴⁴.

Apesar desta radicalização de posições contra o Governador Geral, a *Associação* mostrava, através dos seus protestos junto das autoridades, não ter ainda superado a atitude de procura de colaboração com as autoridades, e continuava a afirmar o seu patriotismo. Apesar de todas as posições de classe continuava a alimentar ilusões relativamente ao carácter do Estado português.

A *Associação*, rejeitando as críticas neste sentido levantadas pelo jornal *O Africano*, que a acusava de colaboracionista, radicalizou ainda mais a sua condenação ao Governador Geral, mas sem modificar a essência da questão.

A crítica dirigida à *Associação* pelo jornal de Albasini indicava que o movimento moçambicano emergente havia já adquirido posições próprias, que ultrapassavam o âmbito daquela. Neste sentido, pode-se apontar uma certa dosagem anti-colonial e uma atitude nacionalista em João Albasini.

Podemos pois encarar a greve de 1917 como a primeira grande batalha social no centro económico de Lourenço Marques. Com o seu foco no complexo ferro-portuário, ela constituiu um marco importante no movimento operário desta região. Apesar de ela ter suscitado um crescimento da solidariedade e da colaboração no seio da classe operária da região, o proletariado português dirigido pela *Associação*, embora tenha adquirido qualitativamente uma nova posição de classe, não conseguiu romper com laços que o ligavam ao regime colonial.

Do lado do proletariado moçambicano emergente, é necessário salientar que a sua participação nesta greve não foi apenas importante pelas experiências adquiridas pelos grupos envolvidos. A greve, influenciando largamente toda a região, impôs progressos qualitativos na constituição e formação da classe operária como um todo. Ela mostrou as possibilidades de luta, sob condições capitalistas, dos trabalhadores moçambicanos que eram duplamente oprimidos, e foi nítido o carácter de classe da greve, assim como se revelou de certa forma uma dimensão social comum entre a classe trabalhadora moçambicana e os operários brancos, assim como um carácter internacionalista de classe.

Apesar disso, ficou bem visível que a organização da greve colocou os trabalhadores brancos e os seus interesses em primeiro plano e os trabalhadores moçambicanos ficaram marginalizados da programação, direcção e realização. Mas não devemos ficar pela crítica total da *Associação*, pois há a considerar a situação histórica concreta, que dificultou posições mais progressistas.

Finalmente, o capitalismo português do princípio do século XX obrigou a classe trabalhadora moçambicana a aceitar por longo tempo as condições sociais, e a reagir num novo nível qualitativo da sua formação de classe e da constituição do seu movimento.

Uma última consequência a salientar é que a greve influiu bastante no desenvolvimento do carisma combativo da imprensa, sobretudo do jornal *O Africano*. Como resultado dela, o jornal recebeu impulsos importantes, tornando-se um centro de cristalização do movimento operário moçambicano e de desenvolvimento da sua consciência anti-colonial e nacionalista.

NOTAS

¹Entre outras, discutem de maneira profunda esta problemática as seguintes obras: Aurélio Rocha, *Classe e Raça na Formação da Classe Trabalhadora do Sector Ferro-Portuário, 1900-1926*, Maputo, 1982; José Capela, *O Movimento Operário em Lourenço Marques, 1898-1927*, Porto, 1981; *História de Moçambique*, Vol.2, U.E.M., Mapuro, 1983.

²Rocha, *op.cit.*, p.2.

³Uma discussão deste problema em Mathias Tullner, "Reflexões sobre o Carácter da 'Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro' de Lourenço Marques e a sua Relação com o Proletariado Moçambicano Emergente, 1911-1917", em *Cadernos de História*, 10, 1991, Maputo.

⁴Documentação e listas da Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, da Assembleia Geral e Cadastro dos Sócios em Arquivo Histórico de Moçambique (daqui em diante AHM), no fundo da Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques (daqui em diante ACPLM).

⁵Capela, *op.cit.*, pp.40 e segs.

⁶A Associação procurou e realizou continuamente contactos com organizações sindicais de Portugal, especialmente no ramo dos caminhos de ferro. Durante a 1.ª Guerra Mundial esses contactos tornaram-se cada vez mais difíceis. Mas após a guerra voltaram a aumentar.

⁷Sobre esta questão, indicações importantes em Capela, *op.cit.*, p.42.

⁸Em AHM e ACPLM encontram-se protestos e pedidos da Associação à gerência do complexo ferro-portuário e ao Governador Geral, no começo do ano de 1916.

⁹Heinrich Loth, *Geschichte Afrikas von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Teil II, Berlin, 1976, p.109.

¹⁰*O Africano*, 400, de 16 de Fevereiro de 1916.

¹¹De Presidente da Associação para Encarregado do Governo da Província de Moçambique, 27 de Abril de 1917, em AHM/ACPLM.

¹²Durante Abril e Maio de 1916, a Associação enviou quase todas as semanas, numa forma ou doutra, pedidos e protestos à administração colonial. Na maior parte dos casos não recebeu resposta.

¹³Por ocasião do 1 de Maio de 1916, resumia assim o jornal a sua posição: "A evolução desse ideal, que é o direito popular, base de toda uma sociedade e solução única d'uma renovação social, tende a estabelecer a positiva igualdade entre os homens, e a sua subsequente independência, aniquilando ambições e usura especulativas" (*O Africano*, 421, 29 de Abril de 1916). Continuamente lutou o jornal contra a discriminação de raças, levantou exigências de igualdade e exigiu também medidas concretas, como acesso ao ensino para moçambicanos (*O Africano*, 498, 24 de Janeiro de 1917).

¹⁴*O Africano*, 528, 5 de Maio de 1917.

¹⁵Assembleia Geral da Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, Reunião Extraordinária de 29 de Maio de 1917 (AHM).

¹⁶*Idem. O Africano*, 534, 30 de Maio de 1917. Os ferroviários criticaram sobretudo o mau tratamento dos trabalhadores dispensado pelo chefe das oficinas dos CFLM, A. Cabral, e queixavam-se de não receberem salários relativos a trabalhos de domingo.

¹⁷Assembleia Geral da Associação do Pessoal do Porto e dos Caminhos de Ferro, Protocolo da Assembleia Extraordinária Magna, 30 de Maio de 1917 (AHM).

¹⁸Respostas dos Departamentos do Complexo Ferro-Portuário ao Comité de Greve, 30 e 31 de Maio de 1917 (AHM/ACFLM).

¹⁹*O Africano*, 534, 30 de Maio de 1917; AHM/ACFLM, Preparação da Greve e Discussão das Reivindicações nos Departamentos e na Assembleia Geral.

²⁰*Ibid.*

²¹*O Africano*, 534, 30 de Maio de 1917. Um facto que mostra que mostra o controlo da Associação é que ela elaborou um plano de emergência para a circulação dos comboios de comunicação internacional, incluindo a circulação de pessoal e material de guerra. A organização da greve englobou também aspectos particulares como a informação da greve às representações estrangeiras. AHM/ACFLM, Aviso ao público "Circulação de Comboios"; Comité de Protesto da Associação para Cônsul da Grã-Bretanha, 31 de Maio de 1917.

²²Edital em AHM/ACFLM.

²³Declaração do comité dos grevistas ferroviários de 16 de Junho de 1917 em AHM/ACFLM. Depois da greve a Associação enviou agradecimentos aos colegas solidários.

²⁴Jeanne Penvenne, "De 1900 a 1930. Lutas Operárias no Porto de Lourenço Marques", *Tempo*, 500, 1980, p.35.

²⁵AHM/ACFLM, Declarações dos comités de Ressano Garcia e Moamba, 3 de Junho de 1917.

²⁶O telegrama do Governador Geral de Moçambique, de 1 de Junho de 1917, em *O Africano*, 536, 6 de Junho de 1917.

²⁷AHM/ACFLM, folheto do comité de protesto de 8 de Junho de 1917.

²⁸AHM/ACFLM, Comité da Associação para Governador Geral, 11 de Junho de 1917.

²⁹*O Africano*, 535, para a frente da primeira metade de Junho de 1917.

³⁰ Em 18 de Junho o sócio José Manuel da Silva formulou a posição "considerando que nós temos ganho moralmente a nossa causa". José Manuel da Silva ao comité em 18 de Junho de 1917, AHM/ACFLM.

³¹ *O Africano*, 540, 20 de Junho de 1917.

³² AHM/ACFLM, texto dos "Pedidos Gerais".

³³ *O Africano*, 541, 23 de Junho de 1917.

³⁴ Jeane Penvenne classificou a greve de 1917 como "greve de brancos", o que significa que a autora não considerou a participação dos trabalhadores moçambicanos e, por conseguinte, não discute o significado da greve para a constituição da classe trabalhadora moçambicana. Também os autores José Capela e Aurélio Rocha, com grandes méritos na investigação da história do movimento operário no sul de Moçambique, evitam uma discussão do assunto. Rocha, *op.cit.*; Penvenne, *A History of African Labour in Lourenço Marques, Mozambique, 1877 to 1982*, Boston, 1982; Penvenne, *op.cit.* na nota 24; Capela, *op.cit.*.

³⁵ *O Germinal*, 142, 26 de Junho de 1917; *O Africano*, 541, 23 de Junho de 1917.

³⁶ *O Africano*, 541, 23 de Junho de 1917.

³⁷ *O Africano*, 543, 30 de Junho de 1917.

³⁸ Neste contexto, a Associação já protestava junto do Governador Geral nos primeiros dias de Junho de 1917. AHM/ACFLM.

³⁹ AHM/ACFLM, Protesto da Associação para o engenheiro do porto e dos CFLM em Agosto de 1917.

⁴⁰ Protocolo da Assembleia Geral da Associação de 4 de Agosto de 1917. AHM/ACFLM.

⁴¹ A Associação referiu a dimensão destes assuntos e comentou assim: "O humilhante aumento de vencimentos entre 2\$50 e 15\$00, enquanto que para o restante funcionalismo essa elevação oscilou entre 15\$00 e 40\$00". Em, documento "Horas de Dor" da Associação, 29 de Setembro de 1917. AHM/ACFLM.

⁴² AHM/ACFLM, folheto de 25 de Setembro de 1917, dos ferroviários deportados.

⁴³ Foram deportados os seguintes sócios militantes da Associação, para Niassa: Manuel Alves Cardiga, Francisco Martins, Francisco Maria Ferreira, José da Conceição Teixeira, Nuno Pedro, Francisco Maria Freire, Manuel Joaquim da Silva, Aires dos Santos e Lourenço Monteiro. AHM/ACFLM.

⁴⁴ *Ibid.*

UMA BOA CONSCIÊNCIA COLONIAL AINDA NECESSÁRIA NUM PAÍS EUROPEU MODERNO?

A propósito de: Estado-Maior do Exército, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974)*, Volume I, *Enquadramento Geral*, Lisboa, 1988, E.M.E., 537pp.+Cartas

por Michel Cahen

A 16 de Janeiro de 1980, o general P.A.Gomes Cardoso, chefe do estado-maior do exército português, nomeava uma "Comissão para o Estudo das Campanhas de África (1961-1974)". Essa Comissão trabalhou sob a direcção do general M.Freire Themudo Barata e integrou diversos oficiais superiores, entre os quais o brigadeiro Henrique António do Nascimento Barata, último governador da Zambézia colonial.

Esta iniciativa respondia a uma necessidade evidente da opinião pública portuguesa, para além do próprio exército, como o testemunha o facto de se ter esgotado rapidamente a primeira edição do Volume I, que é uma introdução geral aos três volumes que se irão seguir: um por cada "teatro de operações" de Angola. Moçambique e Guiné-Bissau.

Os militares portugueses que escreveram a sua visão da guerra e as suas memórias são ainda muito raros, e os seus testemunhos não podem deixar de interessar aos historiadores. Neste sentido, a *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África* será bastante útil, para lá das críticas que lhe possam ser feitas. É, no entanto, de lamentar que se trate de um trabalho levado a cabo por uma comissão do exército, e não dos três ramos das forças armadas portuguesas, e de um trabalho pensado unicamente pelos e para os militares¹.

Não está, porém, aí o problema que esta obra suscita...

DAS CRUZADAS À AUTODETERMINAÇÃO...

Para começar, são impostas ao leitor, bem na tradição dos longos preâmbulos dos decretos coloniais, páginas e páginas sobre o espírito das Cruzadas, totalmente inúteis para o objecto do livro, mas que têm uma finalidade ideológica evidente. Angola e Moçambique são "territórios que nos pertenciam por direito histórico" (p.37), e "de um modo geral, todas as campanhas inseridas no período do Império (...) nunca ultrapassaram o objectivo de garantir os direitos adquiridos e de defesa da nossa presença legítima" (p.68)...

Isto poder-nos-ia fazer sorrir. Mas já há menos vontade de sorrir quando se constata o inquietante desconhecimento da sua própria história da parte desses militares - ignorância sem dúvida necessária.

A obra, com efeito, retoma à saciedade o mito segundo o qual nunca teria havido legislação do trabalho forçado, nem legislação racista nas colónias portuguesas.

Os Congressos Pan-Africanistas dos anos vinte "reclamavam para o negro uma justiça que Portugal já *plenamente* reconhecia e *praticava*" (p.43). O de 1921 distinguia bem a "política correcta do governo português dos abusos eventualmente cometidos localmente" (p.42). Com efeito, segundo os nossos autores, "as críticas sobre o trabalho escravo eram tão infundadas quanto é certo que vigorava em todo o Ultramar português o Regulamento de 14 de Outubro de 1914 conhecido por ser o *diploma que regulamentava a liberdade de o negro não trabalhar*" (p.42). É preciso ter coragem para escrever isto em 1988! O percurso intelectual dos autores constitui um deslize semântico pouco subtil: A *legislação* não continha (segundo eles) nem trabalho forçado nem racismo, *portanto* não havia nem trabalho forçado nem racismo (excluídos alguns abusos isolados). Este deslize é, sem dúvida, inconsciente, não deixando por isso de ser menos desonesto. E, aliás, evidentemente que *houve* uma legislação sobre o trabalho forçado, e fundada em pressupostos racistas!

Os textos da lei eram escritos em termos vagos e diluíam o seu objecto sob uma torrente de detalhes burocráticos. Existiam três níveis de legislação.

Primeiramente, as leis, decretos-lei e decretos, decididos em Lisboa e publicados no Diário da República: Eram de inspiração "cristã" e "para inglês ver", e afirmavam bem o princípio da "liberdade do trabalho" associada a um aparentemente humilde "dever moral do trabalho". Mas ainda assim eles legislavam sobre o trabalho forçado! A "liberdade" que eles previam não era, de facto, aquela de trabalhar *ou não* para os europeus, mas a "livre-escolha" do... patrão europeu, porque o "trabalho" estava definido de tal maneira que não se podia tratar de uma actividade inserida na economia de mercado: Quer se tratasse do bem conhecido "contrato" (*chibalo*), quer de uma cultura forçada (algodão, arroz, rícino), quer ainda (depois de 1944) da exploração de 5 a 10 hectares de terra ou de 50 a 100 cabeças de gado. Aqueles que trabalhavam nas suas pequenas machambas, que

pescavam, que caçavam, não cumpriam com o "dever moral do trabalho", o que os colocava à mercê do chefe de posto. Entre estes últimos, durante os anos trinta, alguns contentavam-se com o pagamento do imposto de palhota e outros organizavam verdadeiras caçadas ao homem com a ajuda dos "régulos" mais submissos; esta situação agravou-se consideravelmente durante

ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
Comissão para o Estudo das Campanhas de África
(1961-1974)

RESENHA
HISTÓRICO-MILITAR
DAS CAMPANHAS DE ÁFRICA
(1961-1974)

1.º VOLUME
Enquadramento Geral

2.ª Edição

LISBOA
1988

e após a segunda guerra mundial, tanto em Moçambique como em Angola, *sem que tivesse sido necessário modificar as leis e decretos de Lisboa*. Neste primeiro nível de textos legislativos é preciso incluir, por exemplo, os Estatutos Indígenas de 1926 e 1954, o Código do Trabalho Indígena de 1928, o Acto Colonial de 1930...

O segundo nível de legislação era o dos textos publicados unicamente nos Boletins Oficiais das Colónias (1ª Série), como por exemplo o "Regulamento do Trabalho Indígena da Colónia de Moçambique", de 1929, que "regulamentava", para este território, o Código do Trabalho Indígena de 1928: Neste texto produzia-se um outro deslize semântico - o "dever moral do trabalho" deixava de ser uma afirmação de princípio geral para se tornar um *imperativo legal*! O "trabalho" permanecia, talvez, livre, mas o "dever moral" já não o era! Aqueles que não se conformavam eram, assim, considerados "vadios" - o que os habilitava ao *chibalo* através de contratos pluri-anuais (São Tomé), anuais (Angola) ou semestrais (Moçambique), ou às culturas forçadas.

E o terceiro nível, o mais importante, era o das circulares, publicadas apenas na 2ª Série do B.O., ou simplesmente não publicadas, mas enviadas sob a forma de "confidenciais" a todos os administradores e chefes de posto e de circunscrição. Neste terceiro nível incluíam-se por exemplo, em Moçambique, as circulares confidenciais nº818, de 7 de Outubro de 1942, e nº566, de 15 de Maio de 1947, do Governador Geral, que organizavam o recrutamento forçado, *pelo administrador*, dos contratados; ou ainda a "Ordem de Serviço" nº9, de 30 de Setembro de 1947, do Governo do Niassa, que ordena *textualmente* - e eu cito - "rugas nas aldeias indígenas". E, certamente, havia ainda os abusos locais que ultrapassavam estas normas *legais*... Mas, será que os nossos militares nunca ouviram falar disto? O pior é que talvez não tenham!

O mesmo mito diz também respeito à questão racial. Afirmam os autores: "Nunca a lei conteve qualquer disposição baseada na etnia ou na cor da pele. O Estatuto dos Indígenas, que servia de *pretexto* para sucessivos ataques contra Portugal, revelava-se adequado pois visava *apenas* defender as populações menos evoluídas e respeitar os seus costumes e usos na linha tradicional portuguesa" (p.55). Não passa pela cabeça dos nossos autores a idéia que a definição de "indígena", elaborada apenas em 1926, podia servir "também" para designar aqueles que deviam submeter-se ao "dever moral do trabalho", conceito engendrado imediatamente após a codificação do indigenato.

Mas o mais surpreendente é que um grande número de portugueses estão, ainda hoje, convencidos dessa ausência de racismo na sua legislação colonial. O argumento é que, contrariamente à África do Sul, não era feita distinção

oficial entre negros, mestiços, indianos e brancos, mas entre "indígenas" (ou "não-civilizados") e "civilizados" (ou "não-indígenas"). Mas esse "a-racialismo" rapidamente voa em pedaços quando se observa como era textualmente definido o "indígena", nos estatutos e no código de 1926, 1928 e 1954. O indígena era o indivíduo de *raça negra* ou dela descendente, que não se distinguia dos usos e costumes da sua *raça*. Para não ser indígena, o indivíduo de *raça negra* (e, muitas vezes, também o mestiço), e só ele, devia romper com a sua cultura e a sua economia: Era a "assimilação" que o projectava para o escalão de "civilizado", processo pelo qual nem o mais analfabeto dos portugueses tinha necessidade de passar - português branco que, mesmo no desemprego, nunca corria o risco do *chibalo*! Tal era a realidade e a lei!

"CARÁCTER DEFENSIVO DAS CAMPANHAS PORTUGUESAS" (p.67)

Uma tal visão mística certamente que traz de volta o velho "complot do estrangeiro": "O que se iniciara nos territórios portugueses não ocorria por iniciativa espontânea da grande massa das populações: Era preparado a partir do exterior (...)" (p.58). Uma só questão para os autores: Será que a *submissão* da "grande massa das populações" foi uma "iniciativa espontânea"?

Desconhecem o sentido das revoltas da Machanga (1932 e 1953, Moçambique), de Mossuril (1939, Moçambique), do massacre de Pidjiguiti (1959, Bissau), de Mueda (1960, Moçambique), da Baixa de Cassange (Janeiro de 1961, Angola), e de muitos outros, ocorridos antes do início das guerras de libertação! A revolta da Baixa de Cassange é evocada em termos chocantes: "Em Janeiro de 1961 começam a verificar-se na Baixa de Cassange (...) acontecimentos de certa gravidade (...). Tornou-se inevitável um confronto que veio a ocorrer numa situação em que as nossas tropas (...) vendo-se cercadas por milhares de amotinados (...) tiveram necessidade de abrir fogo, *provocando um certo número de baixas*" (p.105).

Quais eram as motivações dos "amotinados"? Qual foi o total desse "certo número de baixas"? Não se sabe. Outros militares, pouco suspeitos de simpatia para com os "amotinados", como Kaúlza de Arriaga, reconheceram, no entanto, por escrito, que os angolanos da Baixa de Cassange se tinham sublevado espontaneamente, contra a exploração mais selvagem - devido à cultura forçada do algodão!

Que ignorância essa, de escrever que a Baixa de Cassange foi o "reflexo da *agitação introduzida* no território" (p.105), quando na verdade ela foi uma autêntica

insurreição popular!

Não se diz praticamente nada sobre a feroz repressão desencadeada contra a revolta do 4 de Fevereiro de 1961 e do norte de Angola (primavera de 1961); mas "nove militares, entre eles um capitão e um tenente, que se haviam destacado de uma coluna militar para queimar cubatas *abandonadas*, à beira da estrada, são colhidos de surpresa e *selvaticamente* massacrados" (p.109). Poder-se-á saber porque foi que estes bravos militares sentiram a necessidade de queimar cabanas *abandonadas*? Quanto ao exército, claro que quando ele mata africanos isso nada tem de "selvático"... Será que os nossos autores censuram os insurgentes por não possuírem armas de fogo em número suficiente, tendo que se servir de catanas?! Só se sabe que "em menos de quatro meses as Forças Armadas Portuguesas haviam reocupado toda a região afectada", sem nenhuma indicação sobre os métodos civilizados que se usaram.

Quanto a Mueda, nem sequer é mencionada.

Não me passaria pela cabeça acusar os autores de mentiras ou omissões cínicas: O pior é que eles parecem de boa-fé, uma boa-fé que nos desarma, que modifica espontaneamente o sentido do mais pequeno facto histórico. Assim, durante o primeiro império português, se Goa (Índia) possuía os seus próprios arsenais não era porque esta cidade se encontrava muito afastada de Portugal e para melhor poder submeter as populações e vigiar as rotas comerciais; pelo contrário, era graças à "confiança dos povos que iam aceitando a soberania portuguesa" (p.21)!

A HONRA?

Tudo o que poderia afectar a honra do exército é poderosamente recalcado. O golpe de estado *militar* de 1926, que destruiu a *República* para mergulhar Portugal em quarenta e oito anos de *fascismo* é evacuado em cinco linhas (p.100). A vergonhosa intervenção portuguesa ao lado de Mussolini e Hitler em apoio à França é assim qualificada: "A vizinha Espanha viveu, entre 1936 e 1939, uma sanguinária guerra civil, que *nos obrigou* a um estado de alerta permanente (...): Se bem que não tenhamos participado em tal conflito com quaisquer forças, *alguns* militares portugueses, como voluntários, combateram ao lado dos *nacionalistas* espanhóis (...)" (p.101). Os "alguns" militares voluntários foram simplesmente uma vintena de milhares, armados, alimentados, comandados por Salazar!

A tentativa de golpe de estado de 13 de Abril de 1961,

que dividiu profundamente o comando militar e cujos protagonistas são, alguns, ainda vivos, não é por isso analisada, em absoluto, nomeadamente nas suas relações com a crise colonial (p.107).

Durante a guerra de libertação, as tropas portuguesas não fizeram prisioneiros e os autores claro que não mencionam nenhum tipo de tortura: Simplesmente porque os guerrilheiros ou militantes capturados eram, "após a exploração imediata por parte das tropas para efeitos de recolha de informações" (como era feita essa "exploração imediata"?) remetidos às "autoridades policiais" (p.248). Mas porque é que essas "autoridades policiais", que permitem ao exército evitar torturar, não são nomeadas mais precisamente? De onde vem esse estranho pudor? Ele vem de um nome com quatro letras: PIDE. O exército salva assim a sua honra: Ele não teve que fazer o trabalho sujo, ele tinha uma estrutura para isso mas é melhor deixar na sombra as suas relações com o exército (nomeadamente através dos Serviços de Informação Militares).

O custo financeiro extremo da guerra é camuflado. É-nos apresentada a percentagem das despesas *ordinárias* das forças armadas em relação ao total das despesas *ordinárias* do Estado (percentagem que tinha tendência a baixar), e não nos é apresentada a percentagem das despesas *ordinárias* e *extraordinárias* das forças armadas em relação ao total das despesas *ordinárias* e *extraordinárias* do Estado (percentagem essa que não cessou de crescer até atingir 44% do orçamento!)

E, enfim, não há uma palavra - uma só palavra! - sobre o "movimento dos capitães" que se desenvolveu e amadureceu politicamente sob os golpes da guerra colonial (as páginas 137 a 529 são no entanto dedicadas ao "exército que tínhamos"). Nem uma palavra sobre o 25 de Abril de 1974!

No entanto muitos pensavam que as Forças Armadas Portuguesas tinham salvo a sua honra ao organizar este golpe de estado democrático. Será essa a opinião dos autores?

QUEM É O INIMIGO?

Em todo o livro raramente surgem aspas, se bem que nunca se saiba se uma passagem constitui a reprodução de um texto antigo ou se se trata do pensamento dos nossos autores em 1988. Assim, o PAIGC, a FRELIMO, o MPLA, o FNLA e a UNITA, nunca são referidos pelos nomes que os Acordos de descolonização lhes reconheceram - de movimentos de libertação - mas como "movimentos politico-subversivos", o que, no vocabulário militar da época, era sinónimo de "terroristas". Ou ainda como o *inimigo* (sem aspas), cuja

propaganda visava "exacerbar a solidariedade r cica, fomentando a xenofobia" (p.378): Bela amálgama entre FNLA e MPLA ou FRELIMO...

Mas o inimigo, para estes militares de 1988, não estava apenas nas col nias. Estava também na Metr pole, constituído por aqueles que pretendiam: "Criar um clima revolucionário, desacreditando o governo e a sua política, tornando impopular a luta no Ultramar (...), convencendo o povo de que só pela luta organizada e unida poderia satisfazer as suas reivindicações, (...) incitando   indisciplina e deserção com a alegação de que a guerra era injusta, (...) fazendo alastrar idéias pacifistas e 'progressistas' (N.do A.: S  esta última palavra surge entre aspas!)" (pp.383-384)!!!

O inimigo é pois toda a oposição democrática ao fascismo! Além disso, numa vontade de amalgamar duvidosa, eles misturam a oposição anti-fascista com as "seitas religiosas, designadamente as Testemunhas de Jeov h", retomando a velha tese segundo a qual fora da Igreja católica, o resto não passa de "seitas" manipuladas pelo afro-asiatismo moscovita...

Felizmente que no início da obra nos previnem que "houve uma preocupação constante em fugir a juízos de valor" (p.18)!!!

LUSO-TROPICALISMO E PATRIOTISMO PORTUGÊS

Pode muito bem compreender-se que os cidadãos de um país não se envergonhem da sua própria História, apesar das páginas sombrias dessa mesma História. Por exemplo, eu não partilho as posições do velho colono portugês de Moçambique, Theodorico de Sacadura Botte, mas acho-as *dignas*: "(...) que se não envergonhem (...) aqueles portugueses que por dever da farda que vestiam e por obediência às ordens recebidas, em África combateram e verteram o seu generoso sangue (...). E mais as famílias dos que ali gloriosamente perderam as suas vidas; e também os que voluntariamente e incitados pelo seu governo para África vieram trabalhar, oferecendo-lhe toda a sua mocidade para benefício deles próprios, é certo, mas também para contribuir para a riqueza e a prosperidade do país que julgavam poder criar".

Exprimir tais sentimentos poderá ser, para um cidadão portugês, legítimo, e isso particularmente para Sacadura Botte, que acrescenta: "O que eu condeno nesta altura da minha vida, com a clarividência de quem está perto de a deixar, e o saber de quem muito viu e meditou, é a filosofia

que nos levou a essa política de expansão apoiada na violência e na força das armas".

Aquilo que a "Comissão para o Estudo das Campanhas de África" fez é toda uma outra coisa. Trata-se de uma re-escrita fantástica da História e, o que é mais grave, de uma auto-legitimação de *toda* a política colonial.

Ao fecharmos este livro, não podemos deixar de nos perguntar porque é que o alto comando da instituição militar portuguesa tem *necessidade*, em 1988, 14 anos após o 25 de Abril de 1974, quando Portugal já voltou à democracia, de reatar os temas mais caros à ideologia colonial salazarista. Não terá o exército português outro meio de basear a sua doutrina e o seu espírito de corpo a não ser nos esplendores imperiais, no sentido missionário, na exaltação das "Descobertas"?

Na realidade, trata-se de um fenómeno não especificamente militar, e difícil de delimitar: O poder da ideologia luso-tropicalista que atravessou incólume as perturbações da Revolução dos Cravos.

Muitos portugueses permanecem *convencidos* de que o seu país conhece a África melhor que ninguém, e que a conhece *instintivamente*; que os portugueses se adaptam *naturalmente* melhor aos trópicos que todos os outros povos europeus, predisposição essa de carácter permanente, atemporal, genética; que a sua acção em África (outrora a colonização, hoje a cooperação) é *necessariamente* de um "outro tipo" e não será nunca imperialista ou neocolonial. O exército actua, naturalmente, como uma lupa que amplia este fenómeno ideológico nacional.

No período histórico desfavorável hoje vivido pela ex-metrópole, essas glórias e mitos fundadores do patriotismo lusitano parecem tão necessárias quanto o foi o "saudosismo" das Descobertas durante os três séculos de declínio. Mas elas significam a persistência da ideologia do declínio, o peso de um inconsciente colectivo que recusa a ruptura. O luso-tropicalismo alimenta um patriotismo em crise, destróçado pela dificuldade do Portugal pós-colonial em se situar na nova integração europeia.

Tanto como ontem, o luso-tropicalismo é hoje um perigo político. Quando os dirigentes portugueses se convencerem que não conhecem melhor a África que os italianos ou os suecos; que os seus cidadãos - apesar dos surpreendentes apelos à retomada da emigração - não se dirigem para os trópicos mais espontaneamente que os franceses, os alemães ou os russos; que as suas empresas não têm um comportamento mais

filantrópico que as companhias japonesas ou americanas, então talvez o *esforço* para *descobrir* uma África independente possa ser mais facilmente accionado, e os elementos de uma política de longo prazo melhor definidos.

Face à dramática situação vivida por Angola e Moçambique, deixar-se embarcar, pelo contrário, na exaltação de um paraíso colonial não é certamente tomar a melhor direcção - mesmo que isso ajude visivelmente a fazer viver o espírito de corpo da instituição militar. Esperemos que os três volumes que se seguem sejam verdadeiros estudos históricos e não um galimatias ideológico.

NOTAS

¹ E militares de alta patente! Nem capitães nem soldados foram interrogados. A bibliografia é composta quase exclusivamente de textos militares, legislação, obras escritas por dignitários do antigo regime: Os trabalhos históricos realizados de há quinze anos para cá são totalmente ignorados. José Capela, James Duffy, Allen Isaacman, René Pélissier, David Birmingham, Gervase Clarence-Smith, Valentin Alexandre, António Carreira, Adelino Torres, Mário de Andrade, Douglas Wheeler, John Marcum, Ronald Chilcote, Aquino de Bragança, Jeanne Penvenne... não existem!

² A questão das deserções é, aliás, negada: Como não houve efectivamente muitas deserções de soldados em uniforme, isso significa para eles que ninguém tentou recusar a guerra colonial - as deserções teriam mesmo diminuído... Mas não é dita uma palavra sobre a causa dessa estranha fraqueza estatística das deserções: as *dezenas de milhares* de jovens partidos para França para não terem que fazer a guerra colonial...

³ Theodorico César de Sande Pacheco de Sacadura Botte, *Memórias e Autobiografia (24 Anos em Portugal e 60 em África)*, Maputo, 1985-86, Minerva Central, Vol. II, pp.196-197.

⁴ No decurso de um colóquio recente sobre Angola, realizado em Paris sob a égide do Fórum Internacional de Política - que aliás não passava de uma manobra de apoio à UNITA - o director da revista de direita portuguesa *Tempo*, Nuno Rocha, cobriu-se de ridículo, vítima do seu luso-tropicalismo caricatural. Querendo provar que os seus compatriotas sempre se integraram perfeitamente nos trópicos, ele recorreu ao argumento das relações sexuais entre portugueses e africanos, e à mestiçagem daí resultante... Face ao borburinho que se gerou, da parte de uma sala que mesmo assim lhe era favorável, e que ele não compreendia, pretendeu mostrar o seu "anti-racismo" afirmando: "Mas, asseguro-vos, as mestiças são belas mulheres"...

DOCUMENTO:

NOS CEM ANOS DO TRATADO DE DELIMITAÇÃO DE FRONTEIRAS 1891-1991

Assinalando-se a 11 de Junho próximo o primeiro centenário do Tratado Luso-Britânico de 1891, acordo que teve em vista "regular definitivamente a delimitação das respectivas esferas de influência em África", decidiu o Arquivo Histórico de Moçambique publicá-lo por antecipação neste número do seu Boletim, transcrevendo-o da colectânea de "Tratados Aplicáveis ao Ultramar" (Volume V, da edição de 1943, de José de Almada).

Decisão oportuna, sobretudo se se tiver em conta que o referido tratado constitui um dos documentos jurídicos fundamentais de Moçambique, pois estabelece o traçado da maior parte das suas actuais e internacionalmente reconhecidas fronteiras.

É dado adquirido e conhecido de todos quantos se interessam pela história do nosso país que é uma inverdade utilizar-se o velho e gasto chavão dos quinhentos anos de ocupação e dele inferir-se, como muita gente tem feito (por ignorância ou conveniência política), que Moçambique existe como unidade geográfica e administrativa há já tanto tempo.

O que é verdade é que Moçambique, como a maior parte dos países do continente, é resultado da partilha a que o mesmo foi sujeito pelas potências europeias, na sequência da célebre Conferência de Berlim, realizada de 15 de Novembro de 1884 a 26 de Fevereiro de 1885, que, entre outros, consagrou o princípio de que apenas a ocupação efectiva conferia direitos de soberania sobre os territórios africanos.

A data da Conferência, os domínios de Portugal (obtidos pela força das armas ou cedidos pelos estados e chefaturas locais por meio de tratados, ao longo de muitos anos) no território que é hoje Moçambique encontravam-se dispersos pelo litoral - Ilha de Moçambique, Ilhas de Quirimba, Quelimane, Sofala, Inhambane e Lourenço Marques - e no interior resumiam-se a uns poucos estabelecimentos fortificados - Sena, Tete e Zumbo (Manica há muito fora abandonada e os prazos do vale do Zambeze estavam fora do controlo das autoridades portuguesas).

O Tratado de 1891, ao regular as pretensões expansionistas de Portugal e da Inglaterra, marcou

irreversivelmente o início do fim dos estados e chefaturas até aí independentes e o surgimento de novas unidades territoriais, as colónias, que estão na origem dos actuais estados da região. O instrumento para o efeito utilizado foram as chamadas "campanhas de pacificação", operações militares que até ao fim do século haviam subjugado e circunscrito às fronteiras delimitadas povos heterogêneos, com história, tradições, línguas e interesses diferentes.

Cem anos apenas nos separam do momento em que o referido convénio foi assinado; os primeiros cem anos de história comum de todos os indivíduos que habitam este território. É nesse passado comum e não na origem racial, étnica ou social que se deve buscar a génese da nossa moçambicanidade.

Manuel Jorge C. de Lemos

**TRATADO PARA REGULAR DEFINITIVAMENTE A DELIMITAÇÃO DAS
RESPECTIVAS ESFERAS DE INFLUÊNCIA EM ÁFRICA E ASSEGURAR AS
RELAÇÕES DE AMIZADE ENTRE AS DUAS POTÊNCIAS, ASSINADO EM
LONDRES A 11 DE JUNHO DE 1891, ONDE FORAM TROCADAS AS
RATIFICAÇÕES A 3 DE JULHO DO MESMO ANO**

ARTIGO I

A Grã-Bretanha concorda em reconhecer como compreendidos no domínio de Portugal na África Oriental, os territórios limitados:

1 - Ao Norte por uma linha que, subindo o curso do rio Rovuma, desde a sua foz até ao ponto de confluência do rio M'singe, daí segue na direcção do Oeste o paralelo de latitude do ponto de confluência destes dois rios até à margem do Lago Niassa;

2 - A Oeste por uma linha que, partindo do citado limite sobre o Lago Niassa, segue a margem Oriental deste lago na direcção Sul até ao paralelo 13º 30' de latitude Sul; corre daí na direcção Sueste até à margem Oriental do Lago Chiúta, a qual acompanha até ao seu extremo. Segue daí em linha recta até à margem oriental do Lago Chirua ou Chidua, pela qual continua até ao seu extremo limite a Sul e a Oriente; daí por uma recta até ao afluente mais oriental do rio Ruu, correndo com este afluente e seguindo subsequentemente pela linha média do leito do rio Ruu até à confluência deste com o rio Chire.

Da confluência do Ruvo e do Chire, a fronteira seguirá a linha central do leito do último destes rios, até a um ponto logo abaixo do Chiuanga. Daí correrá exactamente para Oeste até encontrar a linha divisória das águas entre o Zambeze e o Chire, e seguirá essa linha entre estes rios e depois entre o primeiro rio e o Lago Niassa até encontrar o paralelo 14^o de latitude Sul. Daí correrá na direcção de Sudoeste até ao ponto em que o paralelo 15^o de latitude Sul encontra o rio Aruângua, e seguirá a linha média deste rio até à sua junção com o Zambeze.

ARTIGO II

Ao Sul do Zambeze os territórios compreendidos na esfera de influência portuguesa são limitados por uma linha que, partindo de um ponto fronteiro à embocadura do rio Aruângua ou Luângua, vai na direcção Sul até ao paralelo 16^o de latitude Sul, segue este paralelo até à sua intersecção com o 31^o de longitude Leste Greenwich, corre para Leste direito ao ponto onde o 33^o de longitude Leste de Greenwich corta o rio Mazoe e segue esse 33^o para o Sul até à sua intersecção pelo paralelo de 18^o 30' de latitude Sul; daí acompanha a crista da vertente oriental do planalto de Manica na sua direcção Sul até à linha média do leito principal do Save, seguindo por ele até à sua confluência com o Lunde, donde corta direito ao extremo Nordeste da fronteira da República Sul Africana, continuando pelas fronteiras orientais desta República e da Swazilândia até ao rio Maputo.

Fica entendido que ao traçar a fronteira ao longo da crista do planalto nenhum território a Oeste do meridiano de 32^o 30' de longitude Leste de Greenwich será compreendido na esfera portuguesa, e que nenhum território a Leste do meridiano de 33^o de longitude Leste de Greenwich ficará compreendido na esfera britânica. Esta linha sofrerá contudo, sendo necessário, a inflexão bastante para que Mutassa fique na esfera britânica e Macequece na esfera portuguesa.

ARTIGO III

A Grã-Bretanha obriga-se a não pôr obstáculos à extensão da esfera de influência portuguesa ao Sul de Lourenço Marques até uma linha que, partindo da confluência do rio Pongolo com o rio Maputo, segue o paralelo deste ponto até à costa marítima.

ARTIGO IV

Fica estabelecido que a linha divisória ocidental, separando a esfera de influência portuguesa na África Central, subirá o centro do leito do Zambeze superior, partindo das cataratas de Katina até ao ponto em que entra no território do reino de Barotse.

Este território permanecerá incluído na esfera britânica, e os seus limites ocidentais, que constituirão a linha divisória entre as esferas de influência inglesa e portuguesa, serão traçados por uma comissão mista anglo-portuguesa, que terá a faculdade, em caso de discordância de pareceres, de nomear um árbitro de desempate.

Fica entendido, por ambas as partes, que as disposições deste Artigo não poderão ferir os direitos existentes de qualquer outro Estado. Sob esta reserva a Grã-Bretanha não se oporá à extensão da administração de Portugal até aos limites do Barotse.

ARTIGO V

Portugal concorda em reconhecer, como compreendidos na esfera de influência britânica ao norte do Zambeze, os territórios que da linha traçada pela comissão mista a que se refere o Artigo antecedente, vão até ao Lago Niassa, incluindo as ilhas daquele lago ao sul do paralelo 11° 30' de latitude sul até aos territórios reservados a Portugal pela linha descrita no Art.I.

ARTIGO VI

Portugal concorda em reconhecer, como compreendidos na esfera de influência britânica ao sul do Zambeze, os territórios limitados a leste e nordeste pela linha descrita no Art.II.

ARTIGO VII

Todas as linhas de demarcação traçadas nos Artigos I a VI serão por acordo entre as duas potências, rectificáveis em harmonia com as necessidades locais.

As duas potências acordam em que no caso de uma delas desejar alienar quaisquer territórios, ao sul do Zambeze, incluídos na sua esfera de influência pelos presentes Artigos, será reconhecido à outra o direito de preferência a esses territórios ou a qualquer parte deles, sob condições idênticas às condições que tiverem sido propostas.

ARTIGO VIII

Cada uma das potências obriga-se a não intervir na esfera de influência que respectivamente fôr determinada à outra pelos Artigos I a VI. Nenhuma das potências fará aquisições, celebrará tratados, aceitará direitos soberanos, ou protectorados na esfera da outra. Fica entendido que nem companhias, nem particulares dependentes de uma das potências poderão exercer direitos soberanos na esfera reconhecida à outra, a não ser que para isso tenham o consentimento desta.

ARTIGO IX

As concessões comerciais ou mineiras e os direitos de propriedade, de companhias ou indivíduos dependentes de uma das duas potências, serão reconhecidos na esfera da outra potência quando devidamente se prove a sua validade das concessões mineiras feitas pela autoridade legítima, numa área de 30 milhas para um ou outro lado da fronteira ao sul do Zambeze, será nomeado de comum acordo um tribunal arbitral.

Fica entendido que tais concessões serão exploradas em harmonia com as leis e regulamentos locais.

ARTIGO X

Em todos os territórios da África oriental e central pertencentes às duas potências, ou sob a influência delas, gozarão os missionários de uma e outra nação de plena protecção. Fica garantida a tolerância religiosa e a liberdade de todos os cultos e ensino religioso.

ARTIGO XI

Ao trânsito de mercadorias pelos territórios portugueses situados entre a costa oriental e a esfera britânica não serão impostos, por um prazo de vinte e cinco anos, contados da ratificação desta convenção, direitos que excedam 3 por cento, quer na importação, quer na exportação. Esses direitos em caso algum terão carácter diferencial, e não excederão os direitos aduaneiros estabelecidos sobre as mesmas mercadorias nos referidos territórios.

O governo de Sua Magestade Britânica terá a opção dentro do prazo de cinco anos, contados da data da assinatura deste acordo, para pedir a liberdade do trânsito para o resto do prazo de vinte e cinco anos, mediante o pagamento de uma soma que corresponda à capitalização dos direitos anuais durante esse prazo, calculados na razão de 30.000 libras esterlinas por ano.

A moeda e os metais preciosos de qualquer espécie serão importados e exportados para dentro e para fora da esfera britânica sem pagamento de direitos de trânsito.

Fica entendido que haverá liberdade para os súditos e mercadorias de ambas as potências atravessarem tanto o Zambeze como os distritos marginais do lado esquerdo do rio, e situados acima da confluência do Chire, e ainda os distritos marginais do lado direito do Zambeze situados acima da confluência do rio Luenha (Ruenga), sem que a essa passagem seja posto qualquer obstáculo, e sem pagamento de direitos de trânsito.

Fica outrossim entendido que, nos distritos acima mencionados, cada uma das potências terá, tanto quanto fôr razoavelmente necessário para o estabelecimento das comunicações entre territórios que estão sob a sua influência, o direito de construir estradas, caminhos de ferro, pontes e linhas telegráficas através dos distritos pertencentes à outra potência. As duas potências gozarão nestas zonas da faculdade de adquirir em condições razoáveis o terreno necessário para tais fins, sendo-lhes também concedidas as demais facilidades indispensáveis. Portugal terá iguais direitos nos territórios britânicos das margens do Chire e nos territórios britânicos compreendidos entre o território português e as margens do lago Niassa. Qualquer caminho de ferro, construído por uma potência no território da outra, ficará sujeito às leis e regulamentos locais, estabelecidos por acordo entre os dois governos, e, no caso de divergência de opinião, submetidos à arbitragem, conforme fica abaixo indicado.

Facilitar-se-á igualmente, entre os dois limites acima mencionados, a construção, sobre os rios, de cais e desembarcadouros com destino ao comércio ou navegação.

As divergências de parecer entre os dois governos sobre a execução das suas obrigações respectivas provenientes das disposições do parágrafo antecedente, serão submetidas à arbitragem de dois peritos escolhidos respectivamente por cada uma das potências, que nomearão um árbitro de desempate, cuja decisão, no caso de divergência dos dois árbitros, será sem apelação. Se os dois peritos não concordarem sobre a escolha do árbitro de desempate, será este nomeado por uma potência neutra, e designada pelos dois governos.

Todos os materiais para a construção de estradas, vias férreas, pontes e linhas telegráficas terão entrada livre de direitos.

ARTIGO XII

A navegação do Zambeze e do Chire, incluindo todas as suas ramificações e embocaduras, será completamente livre para navios de todas as nacionalidades. O governo português concorda em permitir e facilitar o trânsito de pessoas e de mercadorias de toda a espécie, pelas vias fluviais, do Zambeze, do Chire, do Pungué, do Buzi, do Limpopo, do Save, e dos tributários destes, bem como pelos caminhos terrestres que sirvam de meios de comunicação onde os rios não forem navegáveis.

ARTIGO XIII

Os navios mercantes das duas potências terão no Zambeze e nas suas ramificações e embocaduras, quer em carga, quer em lastro, igual liberdade de navegação para o transporte de mercadorias ou passageiros. No exercício desta navegação os súbditos e as bandeiras de uma e outra potência gozarão em todas as ocasiões de uma completa igualdade, não só no que disser respeito à navegação directa do mar alto para os portos interiores do Zambeze e vice-versa, como à navegação de grande e pequena cabotagem, e ao comércio efectuado em botes em todo o curso do rio. Não haverá por consequência em todo o curso do Zambeze ou nas suas embocaduras direitos diferenciais para os súbditos de uma ou outra potência; e nenhum privilégio exclusivo de navegação será por uma ou outra concedido a quaisquer companhias, corporações ou particulares.

A navegação do Zambeze não será sujeita a restrição ou obrigação fundada exclusivamente no facto da navegação. Não lhe será imposta obrigação alguma enquanto a lugares de desembarque, ou a depósito de mercadorias, nem por descarga parcial ou arribada forçada em qualquer que seja a sua proveniência ou destino. Não será lançado imposto algum marítimo ou fluvial baseado no facto único da navegação, nem serão colectadas as mercadorias a bordo dos navios. Serão unicamente percebidos os impostos ou direitos que signifiquem uma retribuição por serviços prestados à própria navegação. A tarifa destes impostos ou direitos não estabelecerá tratamento algum diferencial.

Os afluentes do Zambeze ficam a todos os respeitos sujeitos às disposições que regem o rio de que são tributários.

As estradas, os caminhos, as vias férreas e os canais laterais construídos com o fim especial de corrigir as imperfeições da via fluvial em certas secções do curso do

Zambeze, seus afluentes, ramificações e embocaduras, serão, na sua qualidade de meios de comunicação, considerados dependências do rio e como tais igualmente abertos ao comércio das duas potências. E, conforme sucede para com o rio, serão percebidas nestas estradas, vias férreas e canais apenas as taxas correspondentes ao custo da construção, custeio e exploração, e proventos devidos aos iniciadores.

Relativamente às tarifas destas taxas, tanto os estrangeiros como os indígenas dos territórios respectivos, serão tratados com completa igualdade.

Portugal obriga-se a estender os princípios de livre navegação enunciados neste Artigo a todas as águas do Zambeze e de seus afluentes, ramificações e embocaduras, que estão ou vierem a estar sob a sua soberania, protecção ou influência. Os regulamentos que Portugal estabelecer para a segurança e fiscalização da navegação serão elaborados, de modo a facilitar quanto possível a circulação de navios mercantes.

A Grã-Bretanha aceita, sob as mesmas reservas e em termos idênticos, as obrigações impostas nos Artigos antecedentes e extensivas a todas as águas do Zambeze e de seus afluentes, ramificações e embocaduras, que estão ou vierem a estar sob a sua soberania, protecção ou influência.

Todas as questões que derem motivo às disposições deste Artigo serão sujeitas a uma comissão mista, e, em caso de desacordo, à arbitragem.

Qualquer outro sistema de administração e de fiscalização do Zambeze poderá por consenso comum das potências fluviais substituir as disposições acima expostas.

ARTIGO XIV

No interesse de uma e outra potência, Portugal concorda em permitir completa liberdade de passagem entre a esfera de influência britânica e a baía do Pungué, para mercadorias de toda a espécie, e em proporcionar as indispensáveis facilidades para melhorar os meios de comunicação.

O governo português concorda em construir um caminho de ferro entre o Pungué e a esfera britânica. O estudo desta linha estará terminado dentro de seis meses, e os dois governos combinarão o período dentro do qual o caminho de ferro será começado e concluído. Se não se chegar a acordo, os dois governos escolherão uma potência neutra, que designará uma companhia, como sendo, na sua opinião, competente para a imediata execução dos trabalhos, e com a qual o governo português contratará a construção do caminho de ferro. A dita companhia terá todas as faculdades

necessárias para aquisição de terrenos, corte de madeiras e livre importação e fornecimento de materiais e de braços.

O governo português construirá directamente ou contratará a construção de uma estrada a partir do extremo ponto navegável do Pungué ou de outro rio que possa reconhecer-se como mais aproveitável para o comércio até à esfera britânica; e construirá ou contratará a construção na baía do Pungué e nesse rio dos necessários desembarcadouros.

Fica entendido que não serão impostos nas mercadorias em trânsito pelo rio, pela estrada ou pelo caminho de ferro, direitos alguns excedentes ao *maximum* de 3 por cento conforme as condições estipuladas no Art.XI.

ARTIGO XV

Portugal e a Grã-Bretanha obrigam-se a facilitar as comunicações telegráficas nas suas esferas respectivas.

As estipulações contidas no Art.XIV relativas à construção da via férrea da baía do Pungué para o interior serão em tudo aplicáveis à construção de uma linha telegráfica ligando a costa e a esfera britânica ao sul do Zambeze. As questões sobre os pontos de partida e de terminação da linha, ou sobre quaisquer outros pormenores à arbitragem de peritos sob as condições prescritas no Art.XI.

Portugal concorda em manter o serviço telegráfico entre a costa e o rio Ruio, e o serviço por esta linha para os súbditos das duas potências não terá qualquer tratamento diferencial.

Portugal e a Grã-Bretanha acordam em proporcionar todas as facilidades para a ligação das linhas telegráficas construídas nas suas esferas respectivas.

Os pormenores relativos a esta ligação, como também à fixação das tarifas combinadas e mais encargos serão, na falta de acordo, submetidos à arbitragem de peritos sob as condições já prescritas no Art.XI.

ARTIGO XVI

A presente Convenção será ratificada e as ratificações serão trocadas em Londres ou em Lisboa no mais curto prazo possível.

Em testemunho do que os respectivos plenipotenciários assinaram a presente Convenção, e lhe puseram o selo das suas armas.

Feito em duplicado em Lisboa aos onze dias do mês de Junho do ano de Nosso Senhor Jesus Cristo de mil oitocentos e noventa e um.

ACERVO

DOCUMENTAÇÃO INVENTARIADA EM 1990

No decurso do ano passado, foram identificadas e/ou inventariadas as seguintes séries documentais:

1. Fundo da Direcção dos Serviços de Administração Civil Série Fomento (Fomento e Colonização, antes de 1960)

TÍTULOS	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Agricultura.....	1908-1974	15
Água e luz.....	1895-1974	3
Alfândegas.....	1900-1974	36
Censo geral da população.....	1917-1973	2
Colonização.....	1930-1961	1
Comércio.....	1901-1966	10
Correios, Telégrafos e Telefones...	1883-1976	10
Créditos agrícola e industrial.....	1899-1976	1
Demarcação e concessão de terrenos.	1881-1973	13
Diversos.....	1900-1975	36
Feiras e mercados.....	1925-1968	2
Granjas.....	1924-1952	1
Indústrias em geral.....	1904-1958	2
Indústrias insalubres, incómodas, perigosas ou tóxicas.....	1934-1946	1
Matas e florestas.....	1910-1926	1
Navegação - Baías e portos.....	1901-1972	3
Obras - Urbanização.....	1892-1974	12
Organismos corporativos (e asso- ciações económicas).....	1904-1952	1
Pecuária.....	1900-1960	4
Pedreiras e minas.....	1900-1937	1
Pesca.....	1903-1904	1
Povoações comerciais.....	1901-1925	1
Reservas indígenas.....	1929-1929	1
Sementes, plantas e alfaías.....	1901-1934	2
Turismo e propaganda.....	1906-1973	1
Viação.....	1901-1974	6

Série Educação e Cultos (Instrução e Cultos, antes de 1969)

TÍTULOS	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Arquivo Histórico, bibliotecas, monumentos e padrões - Museus.	1910-1972	2
Diversos.....	1899-1974	12
Instrução.....	1907-1966	6
Missões religiosas.....	1901-1974	24
Serviço Extra-Escolar.....	1965-1974	1
Templos.....	1901-1926	1

Série Justiça[†]

TÍTULOS	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Autos e processos crimes.....	1911-1962	57
Comunicações de carácter geral.....	1911-1948	5
Condenados a trabalho correcional e a trabalhos públicos.....	1923-1962	2
Diversos.....	1898-1975	24
Espólios e inventários.....	1902-1924	1

* Julgado Instrutor-Notariado até 1960 / Julgado Municipal e Notariado de 1960 a 1969.

2.a) Tribunal Administrativo, Fiscal e de Contas

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Emaçados de autos de transgressão..	1937-1937	1
Emaçados de reclamações administrativas.....	1925-1938	5
Emaçados de falta de prestação de contas.....	1938-1938	1
Contratos visados.....	1932-1938	1
Guias.....	1925-1930	1
Mapa do movimento mensal dos diplomas.....	1927-1937	2
Processos de recusa de visto.....	1919-1930	1
Minutas de contrato.....	1932-1932	1
Cópias de acórdãos de contencioso e contas.....	1931-1938	1
Correspondência expedida.....	1928-1938	3
Correspondência recebida.....	1938-1940	2
Livros de registo.....	1913-1940	41
Folhas de vencimentos.....	1927-1940	1
Orçamento geral.....	1926-1939	3

b) Auditoria Fiscal

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Processos individuais.....	1926-1928	1
Correspondência expedida.....	1929-1935	1
Livros de registo.....	1919-1930	18

c) Conselho de Finanças

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Livros de registo.....	1919-1943	10
Relação de contratos realizados com o Estado.....	1919-1926	1

d) Conselho de Província

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Emaçados de contencioso.....	1908-1920	9
Diversos.....	1913-1923	1
Processos individuais.....	1913-1921	2
Cópias de acórdãos.....	1901-1916	1
Correspondência expedida.....	1908-1917	1
Correspondência recebida.....	1909-1913	2
Livros de registo.....	1907-1932	10

2. Fundo da Câmara Municipal da Matola

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1950-1975	53
Fazenda.....	1969-1974	3
Fomento.....	1956-1976	78
Militar.....	1932-1975	20
Orçamentos e Contas.....	1952-1975	124
Pessoal.....	1957-1967	5
Tombo e Carga.....	1965-1967	3
Livros de registo.....	1956-1975	44
Registos.....	1956-1975	204
Modelos diversos.....	s/d	2

3.a) Fundo da Administração da Circunscrição da Marávia

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1942-1973	48
Trabalho e Acção Social.....	1941-1971	35
Fazenda.....	1954-1970	1
Fomento.....	1942-1971	17
Educação e Cultos.....	1956-1968	2
Justiça.....	1956-1970	5
Militar.....	1941-1970	8
Orçamentos e contas.....	1958-1971	1
Pessoal.....	1957-1969	1
Tombo e carga.....	1958-1970	1
Tribunais Indígenas.....	1956-1970	1
Arquivo confidencial.....	1957-1974	12
Livros de registo.....	1928-1972	1
Registos.....	1915-1974	24

b) Posto Administrativo de Chofombo

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1967-1974	6
Trabalho e Acção Social.....	1960-1974	6
Fomento.....	1963-1974	2
Educação e Cultos.....	1960-1974	1
Justiça.....	1960-1974	2
Militar.....	1960-1974	1
Pessoal.....	1960-1974	2
Registo Civil.....	1962-1969	1
Tombo e carga.....	1943-1974	1
Arquivo confidencial.....	1962-1974	3
Registos.....	1967-1974	1

c) Posto Administrativo de Chipera

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1957-1959	1
Fazenda.....	1958-1958	1
Fomento.....	1959-1967	1
Militar.....	1958-1959	1
Arquivo confidencial.....	1960-1962	1
Registos.....	1967-1972	1

a) Posto Administrativo de Vasco da Gama

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1963-1968	1
Registos.....	1972-1973	1

4. Fundo da Administração do Concelho de Gaza

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1910-1974	16
Curadoria e Negócios Indígenas/ Trabalho e Acção Social.....	1967-1967	1
Fazenda.....	1952-1969	2
Fomento.....	1965-1967	3
Orçamentos e contas.....	1957-1957	1
Pessoal.....	1952-1967	1
Registos.....	1921-1972	2
Arquivo confidencial.....	1960-1974	8

5. Fundo da Administração do Concelho do Caniçado

SÉRIES	DATAS-LIMITE	Nº DE CAIXAS
Administração.....	1967-1970	3
Curadoria dos Negócios Indígenas/ Trabalho e Acção Social.....	1964-1964	1
Fazenda.....	1961-1972	2
Fomento.....	1965-1970	2
Orçamentos e contas.....	1973-1973	1
Livros de registo.....	1945-1973	8
Registos.....	1954-1974	17
Arquivo confidencial.....	1908-1974	5

MOVIMENTO DE CONSULTAS

MESES	<u>BIBLIOTECA</u>		<u>HEMEROTECA</u>		<u>ARQUIVOS</u>	
	Leit. Obras		Leit. Obras		Leit. Obras	
Janeiro	29	72	10	18	5	13
Fevereiro	32	105	18	45	6	19
Março	123	178	70	103	7	19
Abril	93	246	21	48	8	19
Maio	54	156	26	81	6	9
Junho	93	273	29	82	7	23
Julho	39	151	18	68	8	22
Agosto	72	257	18	54	4	4
Setembro	80	305	20	60	6	10
Outubro	90	375	50	91	9	21
Novembro	68	210	28	68	13	39
Dezembro	39	132	15	54	6	21
Total	795	2460	323	772	85	219

OFERTAS

No ano de 1990, recebemos ofertas de documentos diversos por parte das seguintes entidades e pessoas:

Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)
 Anna Gilbert
 Dr. Andrew Roberts (SOAS)
 Dr. Armando Rosinha
 Arquivo Histórico Militar (Lisboa)
 Arquivo do Município de Rio Claro (Brasil)
 Arquivo Histórico de Macau
 Associação dos Escritores Moçambicanos
 AMASP-Associação Moçambicana de Amizade e Solidariedade com os Povos
 CEDIMO-Centro Nacional de Documentação e Informação de Moçambique
 Centro Amílcar Cabral (Bolonha, Itália)
 Centro de Estudios de Africa y Medio Oriente (Cuba)
 Centro de Estudos Brasileiros (Maputo)
 CEDRI-Centro de Documentação de Relações Internacionais
 Centro de Estudos de Produção e Tecnologia Agrícola (Lisboa)
 Dr. David Beach
 Embaixada de Espanha (Serviços Culturais)
 Embaixada de França (Serviços Culturais)

Embaixada de Portugal (Serviços Culturais)
Fundação Eduardo Mondlane (Maputo)
Dr. Fátima Mendonça
Dr. Gerhard Liesegang
Dr. Gueorgui Derlouguiane
Hoover Institution of War (Califórnia)
The Hunger Project Global Office (Nova York)
Instituto de Investigação Científica Tropical (Lisboa)
Instituto Cultural de Macau
International Labour Research and Information Group (África
do Sul)
ICALP-Instituto de Cultura e Língua Portuguesa (Lisboa)
João Manuel Machado da Graça
João Paulo Borges Coelho
Library of Congress (Washington)
Dr. Manuel G.M. Araújo
Dr. Michel Cahen
Ministério da Informação
Ministério do Trabalho
National Museum of African Arts (Washington)
Dr. Paulus Gerdes (Presidente da Comissão Internacional para
a História da Matemática em África)
Dr. René Pélissier
SOCIMO-Sociedade Comercial e Industrial Moçambicana Lda.
Universidade Eduardo Mondlane-Divisão de Documentação
Universidade Eduardo Mondlane-Faculdade de Veterinária
Universidade Portucalense-Centro de Estudos Africanos (Porto)

Nota: Esta relação não inclui as instituições que nos enviaram publicações a título de depósito legal.

NOTICIÁRIO

ACÇÕES DE FORMAÇÃO

Durante o ano de 1990 tiveram continuidade as acções de formação do Arquivo Histórico, no âmbito do grande objectivo de formação por nós definido: Criar um corpo técnico-profissional habilitado para os vários níveis e tipos de trabalho documental. Foram as seguintes as acções levadas a cabo:

1. *Segundo Seminário sobre Utilização e Operação com o Programa CDS/ISIS, Versão Porbase.* Participaram todos os técnicos superiores e médios, e alguns técnicos básicos de certos sectores de trabalho, particularmente da Biblioteca, que iniciou já a informatização da sua colecção. O seminário, com 17 participantes, teve a duração de 15 dias.

2. *Terceiro Curso Básico de Documentação.* Como já vem sendo tradição desde 1986, realizou-se pela terceira vez um curso básico, de carácter pluridisciplinar (Arquivística, Biblioteconomia, Documentação), após um processo de selecção através de testes e entrevistas. Mais uma vez, o curso permitiu o ingresso de mais técnicos básicos para o AHM, a capacitação de técnicos básicos da rede de bibliotecas da Universidade Eduardo Mondlane e também de arquivos e bibliotecas de algumas instituições da capital do país. Devido ao elevado número de candidatos, o curso funcionou com duas turmas, em dois horários independentes. Durou 4 meses, teve 42 candidatos aprovados e 19 do Arquivo Histórico.

3. *Formação em Informática aplicada à Documentação.* Participação de 7 candidatos do AHM.

4. *Formação Básica em Fotografia.* Com a duração de 9 meses, participou 1 candidato do AHM.

5. *Formação em Microfilmagem.* Estágio do chefe do sector de Reprografia e do Laboratório de Microfilmagem em Lisboa, durante um mês.

Foi criado internamente um ficheiro de formação, contendo os planos de formação individual do corpo técnico do AHM. Encontra-se em permanente actualização.

No âmbito da formação académica dos técnicos do AHM, conseguiram-se 90% das matrículas no ensino secundário, e 100% no ensino superior.

Finalmente, no âmbito dos contactos internacionais, houve a registar a participação de 2 técnicos do AHM no *I Encontro Internacional de Bibliotecários da Língua Portuguesa*, que decorreu entre 28 de Fevereiro e 3 de Março de 1990.

VISITAS

Durante o ano de 1990 recebemos inúmeras visitas, das quais destacamos aqui algumas: Drs. Per Arn Stroberg e Berit Olsson, da Sarec; Prof. P. Anyang Nyong'o, da African Academy of Sciences; Dr. José Fialho, para uma série de palestras; Dr. Pamela Howard Reguindin, do Southwester College, USA; Dra. Ana Mendonça, do Cidac, Portugal; Dr. João Gonçalves e Eng. António Manuel Freire, da Biblioteca Nacional de Lisboa; Drs. Aldónio Gomes e Fernanda Cavacas, da Fundação Calouste Gulbenkian; Dra. Antoinette Errante, da Universidade de Minnesota, USA.

Impresso na Divisão Gráfica
da Universidade Eduardo Mondlane
Abril de 1991