

Moçambique entre greves ferroviárias e “Modus Vivendi” (1920-1926)

M. F. Silva*
Maciel Santos**

pp. 127-148

Um dos pontos fracos da historiografia portuguesa sobre a luta de classes na sociedade moderna (na qual se inclui o chamado “conflito industrial”) tem sido muitas vezes a sua falta de articulação com a reprodução do capital nos contextos nacional e internacional. Os trabalhos sobre a história “política” e “ideológica” das instituições laborais, uma especialização relativamente intermitente em Portugal, beneficiaram dos muitos progressos recentes da historiografia “económica” e até “social”. Contudo, o défice de compreensão holística não desapareceu e o seu principal efeito negativo tem sido o primado da tónica descritiva, feita muitas vezes a reboque dos testemunhos dos próprios atores e das suas representações, em detrimento de hipóteses explicativas.

Estas considerações servem apenas de chamada de atenção para o que *também* falta conhecer sobre um sector industrial de primeira grandeza no qual se cruzaram interesses e conflitos nacionais e internacionais: os caminhos de ferro das colónias portuguesas.

1. Em primeiro lugar, porque estes **representavam exportações de capital sobretudo não-português**. A situação geográfica dos territórios coloniais portugueses, que fazia deles as saídas “naturais” dos *hinterlands* da África austral, tornou-os desde o início dos *booms* mineiros, uma extensão dos *special mining territories* (Congo, Rodésias, Rand). Uma pequena quantificação permite avaliar a sua ponderação nos investimentos das duas principais colónias portuguesas da África austral.

Quadro 001 – Emissões de Capital para Angola e Moçambique – anos 1870-1936
(em milhares de £)

Territórios	A – Total investido	B – Total sem investimentos ferroviários estrangeiros	B/A
Angola	31 971	15 971	0,50
Moçambique	34 761	14 671	0,42
Totais	66 732	305732	0,46

Fonte: Frankel, 1969: 158-159

O facto de mais de metade dos investimentos coloniais portugueses ter uma origem internacional (esmagadoramente britânica) e se destinar maioritariamente a linhas férreas condicionou, como seria de esperar, as políticas do Estado, das burguesias nacionais/coloniais e das organizações operárias. Desde o tratado anglo-português de 1891 que a sobera-

* CEAUP / IHC-FCSH NOVA. miguelfilipesilva@gmail.com O autor agradece os contributos de Pedro Aires de Oliveira.

** CEAUP. maciel999@yahoo.com

nia portuguesa a sul do Zambeze estava limitada em função do interesse estratégico que os corredores da Beira e de Lourenço Marques representavam para as colónias britânicas da África austral (Telo, 1994, p. 128; 141). Mais do que qualquer outro, o sector ferroviário colonial refletiu a reduzida margem de manobra de imperialismos secundários como o português, como uma pequena sinopse do caso da linha de “Delagoa Bay” rapidamente o demonstra.

Devido à sua função de trânsito para a principal região aurífera mundial (o *Witwatersrand*), o corredor de Lourenço Marques (porto e caminho de ferro) tornou-se durante cerca de 40 anos um foco nas disputas imperialistas. A linha férrea, que o Estado português nacionalizou litigiosamente em 1889, foi alvo das mais variadas tentativas de compra antes da sua conclusão. Os interesses antagónicos do Cabo e do Transvaal independente, que tinham respectivamente atrás de si a Grã-Bretanha e a Alemanha, disputaram o seu controlo nos dez anos seguintes. A manutenção da propriedade portuguesa da linha viria a garantir o *statu quo* mundial mas apenas à custa de uma convenção secreta anglo-alemã (1898) que dividia as respetivas zonas de influência no interior das colónias portuguesas. A derrota militar do Transvaal (1901) alterou a situação a favor do governo de Londres visto que com uma União sul-africana controlada a partir do Cabo desaparecia a possível interferência alemã na região. Mas para os interesses portugueses a pressão internacional não desapareceu com este desenvolvimento. Com menor pressão, Londres podia agora renegociar hipotecas coloniais portuguesas com a Alemanha, o que viria a acontecer em 1911-12 (2.ª convenção secreta anglo-alemã). Só a I Guerra Mundial acabaria de vez com os interesses alemães na África Austral. No entanto, a derrota alemã teve um efeito paradoxal na correlação de forças anglo-boer. Dada a necessidade do governo britânico de contar com a lealdade boer (indispensável às operações militares tanto no Sudoeste Africano como na África oriental alemã), a União sul-africana emergiu a partir do armistício como uma potência regional autónoma. Durante a década de 1920, apareceu então ao governo de Lisboa como sucessora da Alemanha no que respeita a pretensões de controlo sobre a linha de caminho de ferro e a região de Lourenço Marques¹.

Acresce que o investimento público nos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques (CFLM), mesmo já depois de resolvido o contencioso internacional que se arrastou por quase 12 anos após a nacionalização da linha, continuou a colocar problemas de dívida externa ao Estado português. Em 1925, o total dos “compromissos” da colónia – maioritariamente a credores externos “cuja liquidação se foi protelando” – chegava aos 29,7 mil contos acrescidos de 650 mil libras esterlinas. Dos encargos a pagar por estes empréstimos, mais de metade (53 %) correspondia a dívida dos CFLM².

2 – Em segundo lugar, por causa da ponderação e dos **efeitos multiplicadores dos investimentos** ferroviários coloniais. No caso de Moçambique, a linha do Estado era a principal rubrica orçamental do território: nos cinco anos imediatos ao fim da guerra anglo-boer (1903-1908), com rendimentos orçados sempre acima dos 1,1 mil contos anuais, representava em média 25 % da receita pública³. Nos dez anos imediatos ao fim da I Guerra, os CFLM ainda contribuía com uma média de 15 % para o orçamento da colónia.⁴ No entanto, o seu impacto ia muito para além das contas públicas porque eram,

¹ Para uma descrição da política mundial relativamente aos corredores de Moçambique, Telo (1994).

² A estes encargos deviam juntar-se os encargos do crédito para a aquisição de material do porto e c.f. (£ 3 000 000), “computados aproximadamente em £ 158 000 e cujas prestações se iniciaram em princípio de 1925”, e outros para satisfação de pagamentos pagamentos a funcionários e fornecedores. AHU, MU, 875, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, ofício confidencial, 16-7-1925.

³ AHU, SEMU, maço 595.

⁴ Anuário Estatístico, 1929: 188-91.

juntamente com o porto de Lourenço Marques, os principais factores do carácter transitário que tinha a própria atividade produtiva moçambicana. Era pela capital da colónia portuguesa que circulava grande parte do capital produtivo do Rand: entre 1922-24 cerca de 75 % das receitas alfandegárias de Lourenço Marques vinham das rubricas “trânsito” e “reexportações”⁵. A especialização no terciário da cidade foi, como se verá, um fator importante na evolução da composição e escala da sua classe trabalhadora.

3 – Finalmente, porque **o sector ferroviário era o que tinha, nas colónias portuguesas deste período, o capital mais concentrado e centralizado**. Os conflitos ferroviários assumiam assim uma importância decisiva sobre a correlação de forças nas sociedades coloniais.

Este aspeto, que decorria dos anteriores, não era obviamente um exclusivo dos caminhos de ferro coloniais. Quando ganharam escala nacional e internacional, através das respetivas federações, as organizações sindicais ferroviárias europeias dispuseram de uma capacidade negocial superior à média, o que se veria sobretudo nos anos imediatamente a seguir à I Guerra. Em vários casos nacionais a indústria dos transportes esteve na origem da nova fase das “relações industriais” e de grandes alterações institucionais nas organizações do trabalho. Dificilmente seria de outro modo, dados os efetivos que mobilizava. Por exemplo, em França, a Federação Ferroviária, que nas vésperas da grande greve de 1920 chegou a agrupar cerca de 350 mil sócios, esteve diretamente implicada na cisão da CGT e na posterior reconfiguração de todo o movimento sindical francês. Em Portugal, a Federação Ferroviária agrupava, no momento da sua criação, cerca de 16 mil sócios⁶. A concentração do setor ferroviário era ainda maior nas colónias onde, como se sabe, a industrialização estava no início e a composição de capital, salvo a dos investimentos mineiros, era baixa.

A conjugação destes pontos, que se explicam mutuamente, obriga a perspetivar os conflitos ferroviários nas colónias tendo em conta que:

- os interesses mineiros das colónias do *hinterland* africano davam às linhas férreas coloniais uma importância geopolítica;
- no caso da colónia de Moçambique, os rendimentos dos CFLM pesavam consideravelmente na *política orçamental e na política externa portuguesa*;
- os desenvolvimentos do setor ferroviário colonial (novas linhas, política de tarifas, conflitos laborais) tocavam diretamente interesses dos restantes ramos do capital colonial (público e privado, comercial, industrial e financeiro);
- os conflitos ferroviários, tanto na Europa como sobretudo nas colónias, se transformaram em pólos catalisadores de magnitude acima da média.

1. A classe trabalhadora de Lourenço Marques – composição e tendências

A excecionalidade da situação de Lourenço Marques transformou-a num campo privilegiado de observação dos conflitos ferroviários coloniais. Servindo como transitária do Transvaal, a cidade e os seus subúrbios tendiam a centralizar – o que não era consensual

⁵ Boletim Económico, série especial, n.º 3, 1927, p. 37.

⁶ Mais exatamente 15 900, agrupados em 19 organismos da classe. “O que foi o Congresso”, A Federação Ferroviária, 01/10/1922, p. 2.

mesmo nos meios oficiosos⁷- os investimentos públicos e a força de trabalho da colónia⁸. O crescimento da população urbana duplicou a partir do estabelecimento da ligação ferroviária com o Rand⁹. No entanto, a especialização no terciário, que condicionou a industrialização da cidade, não induziu a um crescimento igualmente rápido da sua população assalariada. Entre os censos de 1912 e 1928 evolução terá aparentemente sido assim:

Quadro 002 – População assalariada e total na área de Lourenço Marques

Ano	Área	Assalariados	População total	% Assalariados
1912	Cidade	9 528	13 170	72
1912	Cidade com subúrbios	19 395	25 833	75
1927	Cidade (a)	14 578	32 897	44
1927	Cidade (b)	18 982	37 301	51

(a) sem funcionários públicos; (b) com funcionários públicos

Fontes: – para 1912, Secretaria Geral do Governo Geral, Recenseamentos, 1913; – para 1927, Boletim Económico, série especial, 1930, quadro n.º 26, pp. 305-309.

No censo de 1927, 49 % dos recenseados foram classificados como “sem profissão”¹⁰ o que faz avaliar por defeito a percentagem dos assalariados. No entanto, há indicadores de uma diminuição relativa dos trabalhadores assalariados, cujos efetivos teriam evoluído de modo diferente se um crescimento industrial intensivo se tivesse verificado.

Quadro 003 – População assalariada na área de Lourenço Marques – por categoria de origem

Ano	Área	% Europeus	% Asiáticos	% Africanos
1912	Cidade	29	16	54
1912	Cidade com subúrbios	15	10	75
1927	Cidade (a)	11	10	79

(a) sem funcionários públicos

Fontes: ver quadro 002

Esse crescimento seria acompanhado pela instalação de ramos de composição de capital mais elevada, o que induziria uma maior emigração europeia qualificada, muito provavelmente masculina e sem família. O moderado crescimento médio anual das frequências absolutas de assalariados na área urbana entre 1912-27 (apenas 2,9 %, isto é, menos de

⁷ “A excecional situação de Lourenço Marques em relação ao Transvaal, de que é porto natural, a necessidade de nos mantermos em condições de lutar vantajosamente com os portos ingleses, que ao nosso tem feito uma implacável guerra, tem-nos forçado a dispender em melhoramentos e obras ali, não só todos os recursos disponíveis da província, mas ainda os subsídios que á metropole tem sido possível arrancar. Assim tem o resto da província sido sacrificado em benefício exclusivo da capital, mas em benefício mais aparente do que real, porque não assentando a prosperidade de Lourenço Marques numa base sólida de desenvolvimento agrícola ou industrial, elle se limita a servir de intermediário commercial ao Transvaal.” *Jornal do Comércio*, pp. 1-2.

⁸ Em 1925, as associações patronais do Norte de Moçambique (distrito de Moçambique) pediam a divisão administrativa da colónia para se emanciparem de Lourenço Marques. AHU, MU, 875, Associação Agrícola, etc. – Ministério das Colónias (telegrama), 29-080-1925.

⁹ A taxa de crescimento anual da população da cidade área foi de 3 % entre 1857-1895 (ano da ligação ferroviária regular com Joanesburgo) e de 6,4 % entre 1895-1927. *Boletim Económico, série especial, 1929, n.º 6, p. 4.*

¹⁰ Nesse total estava incluída a população feminina (“domésticas” e “todas as outras que vivem com as famílias e que não têm qualquer ocupação”) e ainda os menores. *Boletim Económico, série especial, n.º 10, p. 13.*

metade da taxa de crescimento populacional) indica que tal tipo de investimentos não aconteceu. A descida de 18 pontos na percentagem de "europeus" (a categoria mais susceptível de crescer com uma industrialização intensiva) parece conclusiva e não é desmentida pela diferença muito menor (apenas 4 pontos de diferença) quando se compara a cidade com "subúrbios" em 1912 e o censo de 1927. A área suburbana¹¹ era sobretudo habitada pelos trabalhadores africanos *fora dos ofícios*, isto é, fora das profissões assalariadas qualificadas. Eram quase exclusivamente trabalhadores africanos, que nos censos aparecem com designações profissionais indiferenciadas (lavadeiras, carregadores, "trabalhadores", "serviçais"): 94 % dos trabalhadores suburbanos se podem aqui agregar e destes praticamente todos eram não europeus.

Um ponto a ter em conta é que o aumento relativo dos trabalhadores não europeus não se pode identificar por si só com o aumento dos trabalhadores *fora dos ofícios*. Pelo contrário, como se verá pelo quadro seguinte, a evolução apontou para a progressiva qualificação dos não europeus. Contudo, é impossível não relacionar uma diminuição relativa tão acentuada dos profissionais europeus com os efeitos da terciarização que caracterizava a evolução da cidade. Nos totais de assalariados urbanos excluindo os "indiferenciados", os efetivos de um agregado que junte os ramos administrativos, serviços e transportes representam 56 % em 1912 e 65 % em 1927¹².

A relativa estagnação industrial foi acompanhada por outra grande característica do mercado de trabalho de Lourenço Marques durante este período: a formação rápida de um potencial *exército de reserva* de não europeus em todos os "ofícios" industriais. Agregando por ramos as profissões dadas pelos censos, obtém-se para os assalariados "não europeus" (chineses, indianos e africanos) a seguinte evolução, aqui apresentada pela ordem crescente que ocupam no censo de 1927:

Quadro 004 – População assalariada na área de Lourenço Marques – trabalhadores não europeus (%) por ramo de atividade

Ramo de atividade	Ano 1904	Ano 1912	Ano 1927
Saúde		69	44
Metal	20	40	52
Transportes	28	30	53
Comércio		47	53
Gráfica	35	39	55
Confeções têxtis		79	75
Quadros urbanos e industriais	24	39	77
Construção civil	39	63	78
Curtumes e outros	7	67	87
Alimentação		77	94
Trabalhadores indiferenciados	91	84	100

Fontes: – para 1904, Capela, 1981: 4; – para os restantes anos, ver quadro 002.

¹¹ A área suburbana em 1912 era 6,4 vezes maior que a considerada "urbana".

¹² Em ambos os agregados, há que colocar reservas sobre as frequências absolutas dos funcionários, como os próprios recenseadores o fizeram. Boletim Económico, série especial n.º 10, 1930, p. 13.

No censo de 1927 todos os ramos de “ofício” (metal, transportes, gráfica, quadros técnicos, construção civil, curtumes, etc.) tinham já uma maioria de trabalhadores não europeus. Eram sobretudo os trabalhadores africanos (ver quadro 003) quem ia substituindo os “oficiais” europeus. A proximidade e a procura do mercado de trabalho do Transvaal e do Natal tinham desde há várias décadas levado à proletarização sazonal ou integral da população africana na área do Sul do Save¹³. O pólo urbano de Lourenço Marques, embora sem poder competir com os níveis salariais do Rand, pôde assim contar com uma oferta de trabalho de grande magnitude, a qual – dado o fraco crescimento industrial registado – fazia pender negativamente para o trabalho a sua correlação de forças com o capital.

A fraca capacidade negocial dos trabalhadores qualificados europeus parece confirmada pela fragilidade das associações de classe na generalidade dos ofícios (Capela, 1981: 85-142), o que contribuía ainda mais para as dificuldades de qualquer movimento. Não foi acidental o facto de os sindicatos mais estáveis, as ações reivindicativas mais frequentes e também as greves mais prolongadas terem vindo dos ramos nos quais os trabalhadores qualificados europeus encontravam potenciais *exércitos de reserva* menos compactos. Nos ramos dos metais, transporte, comércio e indústrias gráficas regista-se em 1927 apenas uma pequena maioria de trabalhadores não europeus (52 a 55 %); em contrapartida, os quadros urbanos (desde capatazes a agrimensores e desenhadores), a construção civil, os ramos dos curtumes e alimentar já contavam com mais de 75 % de não europeus. Em todos os casos, sem qualquer capacidade de impor a *closed shop* ou mesmo restrições de aprendizagem, as associações de classe dos *oficiais* teriam de beneficiar de conjunturas extremamente favoráveis para se lançarem em movimentos reivindicativos – e de mais ainda para obterem sucesso. Os conflitos nos transportes urbanos e ferroviários, de longe os maiores da vida laboral de Lourenço Marques neste período, como se verá mais à frente, foram assim condicionados por um mercado laboral de baixa tensão da procura. Desagregando os setores do quadro quatro pelos postos de trabalho da viação urbana e ferroviária (como então se dizia, “oficinas, tração e movimento”), verifica-se, por exemplo, que no ramo dos metais os trabalhadores não europeus (indianos, principalmente) eram maioritários em quase todos os ofícios da metalomecânica¹⁴. No ramo dos transportes, o facto de nas principais profissões da “tração e movimento” (condutores de elétricos, maquinistas, guarda-freios e revisores) se verificar ainda em 1927 predominio de europeus¹⁵ pouco significado teria num contexto de conflito aberto. O desemprego europeu na colónia estava concentrado em Lourenço Marques¹⁶ e não faltavam trabalhadores – qualificados ou não – que apenas esperavam ser recrutados para os quadros do Estado, CFLM incluídos¹⁷. A disponibilidade dos chamados “brancos pobres” para aceitarem salários de “não europeus” também ia crescendo¹⁸. Por outro lado, a facilidade de acesso de Lourenço Marques aos mercados de trabalho asiáticos facilitava a substituição de grevistas em qualquer área de qualificação. Apenas para dar

¹³ Em 1908 os trabalhadores das regiões moçambicanas a sul do paralelo 22 constituíam metade da força de trabalho mineira do Rand (e 90 % do contingente moçambicano nas minas). *Jornal do Comercio*, 23-04-1908.

¹⁴ Em 1912, já antes das grandes greves portanto, os não europeus (principalmente indianos) eram largamente maioritários nos ofícios de precisão (ourives, relojoeiros, mecânica).

¹⁵ Alguns destes europeus seriam provavelmente os “fura-greves” transferidos da metrópole por altura da greve de 1925-26. *O Século*, 24-12-1925, p. 3.

¹⁶ O registo de desempregados limitava-se à cidade de Lourenço Marques “por não se terem registado fora dela quaisquer manifestações de desemprego”. *Boletim Económico*, série especial n.º 9, p. 3.

¹⁷ “A maioria dos portugueses que emigram para as colónias, uma vez a elas chegados, têm uma preocupação única, dominante, absorvente: a de serem nomeados funcionários do Estado, das Câmaras Municipais ou Caminhos-de-ferro, não lhes servindo até serem assalariados ou tarefeiros dos serviços públicos”. *Colônia de Moçambique*, série especial n.º 9, p. 6.

¹⁸ Para testemunhos sobre a vida miserável dos “mumadji” (brancos pobres), ver Neves, 2001: 534.

um exemplo, na greve de 1925-26 os maquinistas em greve foram substituídos por contratações feitas em Macau¹⁹ e nas Maurícias²⁰.

Não será também necessário insistir no efeito deste excesso de oferta “não europeu” no plano ideológico e na praxis sindical: a incapacidade manifestada pela generalidade das organizações laborais e mesmo dos seus quadros mais lúcidos em manter uma política unitária, integrando os trabalhadores não europeus, foi o comportamento mais verificado (Capela, 1981: 37-46). Considerando as grandes diferenças salariais existentes entre europeus e não europeus²¹, pode concluir-se que a degradação salarial produzida pelo crescimento do exército de reserva atingia certamente mais os trabalhadores europeus, que eram igualmente os melhores organizados e que formavam o núcleo dos militantes sindicais²². Em consequência, a radicalização para a ação fazia-se *diferencialmente*, o que não deixava de ser induzido pelas entidades patronais²³. A dificuldade em manter greves e ações unitárias, tanto a nível de empresa como setorial ou mesmo greves gerais, assenta também nestas circunstâncias. O fracasso da greve geral de 1920, por exemplo, esteve na incapacidade de mobilizar o pequeno funcionalismo público, maioritariamente composto por não europeus²⁴, o que foi imediatamente percebido pelas autoridades na sua estratégia repressiva²⁵. O da greve de 1925, na qual os comboios nunca deixaram de circular, foi ainda mais flagrante já que falhou quase por completo na mobilização dos trabalhadores ferroviários não europeus²⁶.

2. Conflitos industriais em Lourenço Marques – as conjunturas do pós-guerra (1920-1927)

As greves constituem fenómenos tão esclarecedores sobre os conflitos entre classes que a história social nem sempre se preocupou em as enquadrar nos contextos extra-laborais, por vezes decisivos como o caso de Lourenço Marques o mostra. São contudo indicadores fundamentais e contando com a base descritiva proporcionada pelo trabalho pioneiro de José Capela (Capela, 1981) parece pertinente começar uma análise comparativa da classe trabalhadora moçambicana pelas greves ferroviárias ocorridas em Moçambique entre 1920-1926 (incluindo na comparação a de 1917).

¹⁹ “Os grévistas praticam violências”, O Século, 22-12-1925, p. 2.

²⁰ “Caminhos-de-ferro e porto de Lourenço Marques”. Comercio do Porto, 20-02-1926, p. 6.

²¹ Esta descrição do Rand é, salvaguardada a escala, certamente válida para Lourenço Marques: “Em resultado desta grande percentagem de trabalhadores indígenas, o trabalhador branco é empregado em trabalhos melhor remunerados, como capatazes e outros ofícios e misteres de direcção nas indústrias e na agricultura. O trabalhador branco em presença do indígena é forçado a manter um mais alto nível de vida, mas não encontra com facilidade remuneração de forma a que o possa conseguir.” AHD-MNE, A. 17, m. 45, Relatório Consular – Joanesburgo, pp. 15-16.

²² Numa polémica com o principal jornal nativista, o Emancipador argumentava que na única associação de classe “com maioria de pretos filiados”, as Artes Gráficas, “é preciso que os europeus andem à aguilhada a eles” porque “o preto foge das associações como o diabo foge da cruz”. Capela, 1981: 43.

²³ Como por exemplo, a interdição de entrada para o quadro permanente aos trabalhadores indianos e mauricianos, cujo tempo de serviço como contratados se contava em certos casos em mais de 30 anos. AHU, MU, 875, Enclosure N.º 1 with Mr. Consul General J. Pyke’s Despatch N.º 113, 10-11-1926.

²⁴ No censo de 1927, os “europeus” representavam apenas 49 % do funcionalismo.

²⁵ Diário de Notícias, 12-09-1920, p. 2.

²⁶ Do que imediatamente a administração tirou partido, como se vê do seguinte relatório sobre a greve: “No momento atual e aparte os indígenas a quantidade de pessoal que abandonou o serviço é o seguinte: Tendo ficado ao serviço o Chefe e Sub-Chefe do Deposito de Maquinas, 2 maquinistas principais e o Chefe de Reserva de Ressano Garcia aproveitou-se este pessoal para juntamente com o Engenheiro adunto da Tracção se fazerem os comboios que nunca deixaram de circular.” (sublinhado não original) AHU, MU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 22-12-1925.

2.1. A conjuntura do pós-guerra e o contexto internacional

Como seria de prever, com o fim da guerra e do pequeno ciclo de reconversão (1919-21) vieram a reconstrução europeia e a valorização do ouro²⁷. Daí resultou uma nova aceleração no crescimento da produção mineira do Transvaal e, com ela, a da economia de trânsito de Lourenço Marques. Conhecida a importância geopolítica dos CFLM e a sua ponderação nas finanças da colónia, podem utilizar-se as flutuações da sua receita bruta como indicador do ciclo comercial da África Austral.

Quadro 005 – CFLM – médias mensais da exploração

Período	Receita – £	Mercadorias – ton.
1911-1913	24 326 (a)	68 493
1922-1924	30 845	90 125
1925	34 657	101 948

(a) receitas em escudos convertidas à taxa média de câmbio dada por Mata *et alia*, 1993: 261.

Fontes: – para o triénio 1911-13, Ministerio das Colónias – Direcção Geral das Colónias, 1917, pp. 16-17; – para o triénio 1922-24 e 1925, Boletim Económico, série especial, 1930, n.º 3, 1927, p. 38.

No triénio 1922-24 as médias mensais das receitas e da tonelagem de mercadorias foram respetivamente superiores em 27 e 32 % ao último triénio pré-guerra. Em 1925, ano da grande greve ferroviária de Moçambique, os aumentos chegaram, respetivamente, a 42 e 49 %. Nesta fase de alta, sucederam-se os investimentos para substituir e modernizar equipamentos (sobretudo do material circulante dos CFLM, geralmente considerado insuficiente²⁸), tendo-se também renovado a instalação portuária para o carregamento de carvão²⁹). Apontava-se igualmente para a construção de novas linhas na colónia: o caminho de ferro da Zambézia, ligando o Niassa britânico à costa em 26 horas, foi inaugurado em Julho de 1922 e pedia-se então a conclusão da linha do distrito de Moçambique³⁰.

A contrastar com a euforia de preços e lucros³¹, que em pouco tempo tinha feito duplicar as receitas alfandegárias da cidade³², agravou-se a deterioração dos rendimentos do trabalho. O aumento do *exército de reserva* tendia a diminuir os salários reais, constantemente deteriorados pela inflação do papel-moeda³³ e pela desvalorização cambial: em 1926 o esterlino

²⁷ O período 1920-1929 é consensualmente considerado um ciclo do tipo Juglar, entrecortado por um ciclo curto 1920-21. Niveau, 1979: 204.

²⁸ Em 1923, comentava-se assim a balança comercial de Moçambique: “A verba despendida com a compra de material de caminhos-de-ferro para toda a Província, duzentos e cinquenta e oito contos, é, na verdade, ridícula.”, *Jornal do Comercio*, 03-01-1923, p. 1.

²⁹ Já em 1915 uma primeira instalação carvoeira tinha custado 100 mil libras e havia “desde 10 de junho de 1923 uma outra instalação semelhante mas de tipo diferente (patente Provay), a qual pode carregar 600 toneladas de carvão por hora, ou sejam 14 000 por cada dia de trabalho. O pórtio, com estas duas carvoeiras, fica sendo um dos mais bem equipados da África do Sul para o tráfego do carvão”. *Boletim Económico*, série especial, n.º 3, 1927.

³⁰ *Diário de Notícias*, 05-07-1922, p. 1 e 21-03-1924, p. 4.

³¹ Em 1929, a indústria mineira sul-africana distribuiu £ 13 milhões, 8,5 dos quais distribuídos em dividendos. AHD-MNE, A. 17, m. 45, Relatório Consular – Joanesburgo, p. 13.

³² “As receitas em 6 anos dobraram e ainda excederam. Isto só em escudos; porque, na parte cobrada em ouro, o excesso foi de quasi meio milhão de libras. E se trocarmos este meio milhão de libras em escudos, ao cambio medio de 1920, o mais alto até hoje, teremos uma receita verdadeiramente extraordinaria em relação aos escassos milhares de contribuintes brancos que a Província conta, sem comtudo exgotar ou sequer fatigar a capacidade de tributação. Não ha memoria de um phenomeno d’esta natureza, nem na Metropole nem em qualquer das nossas provincias ultramarinas.” *Jornal do Comercio* 10-01-1923, p. 1.

³³ Mesmo comparando preços apenas em esterlino, as estatísticas oficiais registavam entre 1917 e 1927 aumentos superiores a 50 % em bens essenciais como batatas (+50 %) ou carne de vaca (+67 %). *Boletim Económico*, série especial, n.º 6, 1929,

tinha um prémio de 77 % sobre a libra-papel do BNU que circulava (Capela, 1981:189). Uma vez que a degradação salarial atingia os trabalhadores de salários mais elevados, isto é, os relativamente melhor organizados e que dispunham de associações de classe, a conjuntura altista fez certamente explodir a vaga de greves entre 1920-26.

Um outro factor decisivo para o aumento da tensão social depois de 1920 foi o endurecimento negocial do principal empregador regional (o Estado colonial) nos maiores conflitos – os que envolviam o porto e o caminho-de-ferro. Os factores para esta atitude, que contrastam com o que se passou no caso de conflitos em firmas de capital privado ou mesmo em empresas do Estado durante outros anos³⁴, são indissociáveis da evolução das finanças públicas e do contexto internacional da colónia. Na verdade, as finanças públicas também se articulavam com a política internacional porque grande parte dos juros e reembolsos se tinham de pagar a credores externos, como foi referido acima. A nova fase altista do Rand tinha induzido um *boom* de investimentos no porto e caminhos de ferro feito a crédito, cujos encargos se pagavam maioritariamente em divisas e induziam... a novos empréstimos para os pagar. Em 1925, a inflação e o atraso na concessão de um novo empréstimo faziam aumentar o risco de incumprimento numa conjuntura particularmente sensível³⁵. Só a 10 de Outubro desse ano o Estado autorizou uma injeção de 210 mil libras para evitar a ruptura financeira³⁶ mas a intenção por parte da administração em implementar cortes salariais e outras reduções de despesa do tipo das que iriam desencadear a grande greve ferroviária vinha desde, pelo menos, 1921³⁷.

A fase altista também implicou a retoma das reclamações do Transvaal sobre o controlo dos CFLM que, quando expressas pelos responsáveis públicos sul-africanos, assumiam por vezes a forma mais geral de controlo da região de “Delagoa Bay” – pelo menos assim aparecia na imprensa portuguesa. O enquadramento político fazia-se através da renovação da convenção de 1909 que regulava as tarifas ferroviárias, a percentagem do trânsito circulando na linha Lourenço Marques-Joanesburgo e o recrutamento para as minas do Rand.

A convenção tinha uma duração prevista de dez anos. Desde 1919 que se tinha entrado numa fase pré-negocial e a posição portuguesa era que, não tendo havido denúncia unilateral, a convenção se mantinha em vigor³⁸. Contudo, o arrastamento do processo começou rapidamente a fazer deteriorar as relações entre Lisboa e Pretoria. A partir de 1923, sucediam-se na imprensa metropolitana os desmentidos oficiais dos boatos sobre possíveis intervenções sul-africanas em Lourenço Marques³⁹. Como também seria de esperar, era na imprensa local moçambicana e na sul-africana que corriam os mais alarmistas⁴⁰. Em Maio de 1923, a subida da tensão política já atingia as relações entre a burguesia colonial e a da

p. 85 A falta de séries de salários nominais em Lourenço Marques impede a avaliação do impacto sobre os salários reais que resultava da combinação destes aumentos em esterlino com a desvalorização cambial.

³⁴ Para contrastar as greves ferroviárias depois de 1920 com as que envolveram a *Delagoa Bay Development Corporation* em 1911, 1916, 1919, 1920 e 1925) e mesmo a Capitania do porto (1913) – todas envolvendo negociações e compromissos, ver o Anexo 1 e também Capela (1981): 157-217.

³⁵ “Se o empréstimo externo tivesse sido feito – como parte desse empréstimo era aplicado ao pagamento das dívidas da Província – desanuviada a situação e conseguida talvez a paridade entre a libra esterlina e a do BNU, a situação financeira seria dum completo desafogo.” AHU, MU, 875, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 16-7-1925.

³⁶ Nessa altura, a administração dos CFLM tinha uma dívida de cerca de 50 mil £ e o seu orçamento teria acumulado um deficit de mais £ 32 662 “se continuasse ao serviço o pessoal eventual disponível”. AHU, MU, 873, ofício 271/C do Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 20-12-1925.

³⁷ A extinção do quadro permanente nos CFLM já era uma intenção do Alto Comissário Brito Camacho em 1921: “Sucede ainda que, reputando um erro grave a formação do quadro permanente, eu me disponho a extingui-lo na reorganização dos serviços ferro-viários que estou preparando.” AHU, MU, 875, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 13-12-1921.

³⁸ Diário de Notícias, 11-01-1921.

³⁹ De que pode servir de exemplo o excerto de uma entrevista a Brito Camacho, então Alto-comissário em Moçambique: “Para finalizar, V. Ex.ª leu as entrevistas e artigos publicados sobre Moçambique. Perguntamos: “ha algum perigo iminente para a província?” * – Não, senhor! * – Nem futuro? * – Não, senhor! Não o prevejo. * – Disse que a União se arma e instrue tropas. * – Contra nós? Nem vale a pena falar n’isso...”. *Jornal do Comercio* 07-01-1923, p. 1.

⁴⁰ “Colónias – Moçambique e a União Sul Africana”, *Jornal do Comercio*, 09-01-1923, p. 2 e 27-01-1923, p. 1.

metrópole, tendo uma comissão eleita localmente exigido nada menos que: “a nomeação de um Alto Comissário que inspire absoluta confiança á colónia (...); que seja negociada com urgência uma nova Convenção entre Moçambique e a União Sul-Africana (...) que a União renuncie formalmente aos seus propósitos de condomínio ou predomínio na administração do porto e caminhos-de-ferro de Lourenço Marques, e, quando assim não seja, pedir a denuncia do “modus vivendi” ultimamente assinado”⁴¹.

Como se isto não bastasse, à renegociação da Convenção os governos português e sul-africano juntavam um outro litígio. Tratava-se do contencioso herdado da vizinhança dos alemães em Angola: a fronteira sul desta colónia com o então Sudoeste Alemão e a divisão do caudal do Cunene. A fronteira do tratado de 1886 que tomava como referências as cataratas do rio nunca fora aceite pelo governo imperial, a demarcação da fronteira foi sucessivamente adiada e em 1911 o governo de Lisboa viu-se obrigado a aceitar provisoriamente uma zona neutra⁴². Depois da ocupação do Sudoeste Alemão pelas forças sul-africanas, o interlocutor do contencioso mudou-se para Pretoria e não para Londres, para fúria e espanto do ministério português que tinha tido a ingenuidade de pensar que a vitória dos aliados resolveria o assunto⁴³. Contudo, as autoridades britânicas ainda necessitavam mais de temporizar com as forças nacionalistas boeres em tempo de paz que durante a guerra: a ameaça mais séria para Londres era a da África do Sul voltar ao padrão-ouro e se desligar da libra (que só em 1925 voltaria ao padrão-ouro). Mas havia mais: em 1922, um governo sul-africano reprimira duramente a grande greve mineira dos trabalhadores europeus, o que deu como resultado a vitória dos nacionalistas nas eleições de 1924 (Cain *et alia*, 2001: 505-511). Para Portugal a evolução significava que todas as questões coloniais pendentes seriam agora resolvidas com um governo cada vez mais suspeito em Pretoria. A princípio, o governo nacionalista de Hertzog, *que não tem objetivos tão ambiciosos, o que abre caminho a um acordo com Lisboa*, ainda fez crer por momentos no avanço das negociações e numa resolução favorável para as pretensões portuguesas. No entanto, o novo governo sul africano rapidamente voltou a uma posição similar à do seu antecessor e o impasse continuou (Telo, 1994: 228-229).

A partir de Outubro de 1925, *um mês antes da grande greve ferroviária começar em Lourenço Marques*, abriu-se sob a égide da Sociedade das Nações uma nova ronda comercial bilateral, cujo arrastamento agora não favorecia nenhuma das partes. A posição portuguesa orientou-se para a dissociação dos contenciosos: as conversações deveriam começar por Angola (onde tinha uma posição *de jure* mais forte embora menor pressão comercial) e não por Moçambique⁴⁴ (onde a espada de Damocles do controlo do recrutamento para as minas se deveria manter a pairar o maior tempo possível sobre o Rand). A posição sul-africana era obviamente a inversa⁴⁵. No que respeita a Moçambique, a agenda da delegação comercial portuguesa não era pequena: “*deferred pay*”⁴⁶, tratamento aduaneiro favorável

⁴¹ A província de Moçambique, Jornal do Comercio, 31-05-1923, p. 1.

⁴² A faixa foi estabelecida “entre os paralelos das cataractas Kozombuo e Ruacaná, do Cunene ao Cubango”. AHD-MNE, 3.º P, A. 9, maio 21, ofício do MNE ao Ministério das Colónias, 10-08-1911.

⁴³ “Que deliberações cabem ao Governo da União em tal materia? Que tem o Governo da União com aquela história? O Governo inglês, sim, tem alguma coisa. Essa historia é a de uma negociação interminavel, em que nós pediamos que se procedesse á demarcação, e em que a Alemanha a isso se recusava por todos os pretextos”. AHD-MNE, 3.º P, A. 9, maio 21, ofício MNE- Legação de Portugal em Londres, 13-11-1917.

⁴⁴ Os chefes das delegações negociais, que se deveriam coordenar eram mesmo diferentes: Augusto de Vasconcelos para Angola e Augusto Soares para renegociar o convénio com Moçambique. 3.º P, A. 9, maio 23, telegrama Ministro dos Negócios Estrangeiros-Augusto Soares, 22-05-1926.

⁴⁵ Em síntese: “Governo julga provavel que União pretenda obter conclusão negociações Moçambique antes dar resposta definitiva sobre acordo fronteira. Governo desejaria fazer politica oposta, obtendo resolução questão fronteira antes questão Moçambique.” AHD-MNE, 3.º P, A. 9, maio 22, telegrama MNE- Alto Comissariado da Republica em Moçambique, 15-10-1925.

⁴⁶ O pagamento diferido dos salários aos trabalhadores moçambicanos contratados pela WNLA para o Rand, de modo a favorecer o comércio e o fisco moçambicano, era uma longa reivindicação da administração portuguesa.

para assucares e cimento Moçambique, desistencia intervenção administração caminho ferro e porto Lourenço Marques, concessão vantagens relativamente trafego referido caminho-de-ferro e porto⁴⁷. Para a implementar, havia consenso entre as autoridades coloniais e metropolitanas de que seria necessário impedir qualquer pretexto (leia-se “greve”) ao governo sul-africano para interferir nos CFLM. As negociações iniciaram-se no final de Maio; a 29 desse mês as partes aceitaram negociar tudo em conjunto e a 15 de Junho foi conseguido um acordo para a fronteira do Cunene, assinado uma semana depois⁴⁸. O governo português tinha conseguido dissociar as questões pela ordem certa mas o que parecia mais fácil veio afinal a demorar: o convénio para Moçambique.

Não há elementos que mostrem quantas vezes a repressão brutal *da greve ferroviária* – em curso desde Novembro a Abril – foi um ponto tocado pelas delegações mas é absolutamente certo que nenhuma das partes a ignorava e que as reclamações sul-africanas a incluíam⁴⁹. Vale a pena citar na íntegra a resposta dada, um ano depois destes acontecimentos, pelo Ministro das Colónias João Belo ao Governador de Moçambique, a propósito do requerimento de 37 grevistas despedidos e que tinham recebido um acórdão favorável do próprio Conselho Superior das Colónias: “minha opinião ferroviários devem receber tal lição nunca mais se lembrem fazer greve principal argumento apresentado hertzog ocasião estada aqui para condenação nosso ferrovia”⁵⁰.

Em todo o caso, se essa repressão foi uma condição necessária para o avanço das pretensões do governo português, certamente que não foi a condição suficiente. Em 1927, o impasse negocial regressou e o governo da Ditadura Militar voltaria a cortar as negociações, confrontado *com a pressão sul-africana para a formação de uma «Junta Mista» encarregada de gerir o porto e a linha férrea*⁵¹. O novo convénio” só seria assinado em 11 de setembro 1928⁵².

2.2. As greves em Moçambique – uma análise comparativa

É importante salientar que os dados que apresentamos de seguida se referem aos movimentos grevistas documentados na imprensa operária de Moçambique⁵³ – “Os Simples” (1911-1915), “O Germinal” (1914-1918) e “O Emancipador” (1919-1937) – que acompanhou a colónia de forma sistemática desde 1912 a 1937.

Da análise dos dados recolhidos de 22 movimentos grevistas⁵⁴ sobressai que:

- as greves foram, na sua maioria, levadas a cabo em Lourenço Marques entre 1919-1926 (71 %);
- 41 % dos conflitos, e os de maior fôlego e impacto, foram no sector estatal;
- até 1917, as reivindicações foram maioritariamente ofensivas, buscando melhores condições salariais mas também de horário de trabalho. Depois, há uma clara alteração e a tendência vai ser a luta pela reposição dos salários reais, “engolidos” pela inflação;
- os resultados das greves foram equilibrados entre vitórias e derrotas para os assalariados, especialmente se analisarmos estatisticamente todo o período da I República em

⁴⁷ AHD-MNE, 3.º P. A. 9, maço 23, telegrama MNE-Consulado no Cabo, 11-05-1926.

⁴⁸ AHD-MNE, 3.º P. A. 9, maço 23, telegrama Augusto de Vasconcelos – Ministro dos Negócios Estrangeiros, 28-05-1926; 15-06-1926.

⁴⁹ A historiografia moçambicana repetiu durante décadas essas ameaças (Lima, 1971: 231-32).

⁵⁰ AHU, 873, Ministro das Colónias ao Governador de Lourenço Marques, 02-08-1927.

⁵¹ Alexandre (1993), p. 128.

⁵² AHD/MNE, SE/ACOR/ZA.PT/1962.09.25. Este acordo seria depois revisto em 1934 e em 1962, mantendo-se formalmente até 1964 e informalmente até 1975, fim do período colonial português.

⁵³ Dados recolhidos em fontes primárias e obtidos na obra de José Capela (1981).

⁵⁴ Ver cronologia no Anexo I.

conjunto. No entanto, no período pós 1917, a tendência é claramente de derrota para os operários na resolução dos conflitos;

- 41 % das greves analisadas estiveram diretamente relacionadas com o Porto e CFLM e dessas 78 % aconteceram entre 1919-1926.

Em resumo, o fenómeno grevista na colónia passa-se maioritariamente em Lourenço Marques, no setor dos transportes, especialmente no porto e nos CFLM, no período de 1919-1926. Neste intervalo cronológico acentua-se o carácter defensivo dos movimentos e os assalariados vão ter que conviver com a derrota das suas ações⁵⁵.

Este breve resumo parece compaginável com o que se passa em Portugal durante o mesmo período – no que respeita à intensidade dos conflitos industriais, à correlação de forças em confronto e aos caminhos de ferro como potenciadores da dimensão das tensões. Será principalmente sobre estes que se focalizam os pontos seguintes.

2.2.1. A greve ferroviária de 1920 – abertura de um ciclo defensivo

Em 1919 e 1920, as questões mais recorrentes no jornal “O Emancipador”, inegavelmente a voz da classe assalariada “branca” e onde escrevem sobretudo ferroviários, foram:

- a depreciação monetária, empurrada pela necessidade de emissão para cumprir obrigações orçamentais, o que impulsiona uma forte inflação;
- o agravamento da carestia de vida⁵⁶, que importuna especialmente o “baixo funcionalismo”, que vê ameaçada a sua subsistência.

A principal reivindicação prendia-se com o pagamento dos salários, ou de parte deles, em ouro (libras), que altos funcionários, no caso do Estado, ou os “chefes” no privado, já usufruíam. Esta exigência era uma tentativa de recuperar parte do salário real perdido para o surto inflacionário⁵⁷.

Depois de uma greve do pessoal dos elétricos, em agosto de 1920, alguns ferroviários decidiram movimentar-se. Pediam 15£ de aumento geral, depois dos concedidos *com lauto bôdo ao pessoal maior*⁵⁸. Perante a recusa do Diretor dos CFLM, fundamentada nos supostos altos salários dos ferroviários, estes marcaram uma assembleia que decidiu apelar para o Governador-geral Interino, Manuel Moreira. Perante a sua recusa foi apresentada uma moção propondo a greve, que ficou marcada para dia 3 de setembro às 12h. Entretanto, hesitações de vários elementos levaram ao adiamento da greve para 4 de setembro, às 7h da manhã. A greve de 1920 não obterá uma adesão forte, ficando especialmente vulnerável pela pouca participação dos elementos da secção de tração – nomeadamente dos líderes da greve de 1917⁵⁹, considerada pelo Emancipador um momento histórico de grande vitória

⁵⁵ A escolha do recorte cronológico para este trabalho (1920-1926) parece-nos ficar suficientemente explicado por estas breves notas de análise do conjunto das greves observadas. Dos jornais operários possíveis de seguir, resta-nos assim “O Emancipador”, o único que cobre a nossa cronologia, sendo portanto aqui a fonte privilegiada.

⁵⁶ Para este assunto ver sobretudo Capela (1981) e também Penvenne (1995). Não sendo objeto deste trabalho, como tentamos deixar claro, é importante pelo menos deixar uma nota, visível neste jornal e durante todo o período de 1919-1920, sobre a tensão entre comerciantes, muitos deles indianos, e assalariados “brancos” – não se escusando estes últimos a usar argumentos nacionalistas e racistas contra os aumentos dos preços ao consumidor, da responsabilidade dos “monhés”.

⁵⁷ Como as autoridades reconheciam, não havia “elementos precisos em Moçambique por onde se possa reduzir a percentagens o agravamento do custo da vida derivado da guerra”. No entanto, a combinação do aumento de preços em libras (afetada por indicadores sul-africanos) e da depreciação cambial era calculada como tendo provocado em 1918 um aumento do custo de vida relativamente aos anos pré-guerra de cerca de 260 %. AHU, 873, Inspetor da Fazenda de Moçambique à Direção Geral ao Governador Geral, 30-04-1918.

⁵⁸ O Emancipador, 30/08/1920, p. 2.

⁵⁹ Capela (1981).

dos ferroviários⁶⁰. O pessoal da tração seria, juntamente com os maquinistas, decisivo na determinação do êxito dos surtos grevistas desta classe.

Fragilizado o movimento, a repressão policial e militar foi imediata e intensa. Em outubro, um dos grevistas desabafava que era errado atribuir a derrota à suposta não adesão do setor privado, para ele os “amarelos” estavam dentro de portas. (...) *vejo que os ferroviários pretendem atribuir o seu fracasso à cessação da greve geral pelas classes particulares (...). É ridículo [no original] (...). Não conheço na história proletariana [no original] de Portugal página tão vergonhosa, exemplo que se compare a tal cobardia! Sacrificaram [as classes particulares] os seus interesses materiais por dever de solidariedade, e não é justo que os ferroviários levem a sua deslealdade ao ponto de [lhe] imputarem as responsabilidades*⁶¹.

A justificação de António Faria, um dos responsáveis pela greve ferroviária de 1917 e não aderente à de 1920, mostra até que ponto se tornava difícil o consenso entre um setor ainda relativamente privilegiado: “*Não me encontrava em Lourenço Marques [mas] consultei parte dos meus colegas da Tracção, ouvi as suas opiniões sobre a oportunidade da greve e reconheci manifesta indiferença. A muitos outros empregados fiz idênticas interrogações, convencendo-me que a greve não estava no íntimo da classe (...)*”⁶².

A imprensa burguesa, naturalmente, não dizia outra coisa: “*Deu origem ao conflito um pedido de aumento de salário, que não foi e não podia ter sido atendido, pois o pessoal grevista ganha mais do que os funcionários de maior categoria dos outros quadros*”⁶³.

A presença e pressão da South African Railways (SAR) foi relatada pelo telegrafista acústico, Aires dos Santos, e dá pistas sobre a percepção que os trabalhadores tinham sobre as implicações internacionais da paralisia da linha e do porto:

*Em fins de Agosto do corrente ano, quando era publico e notório que a greve era inevitável, veio a Lourenço Marques o Inspector da Divisão dos South African Railways, mr Murrey. Que veio fazer? Não sei. (...). O que posso declarar é que, por meu punho, foram passados dois telegramas extensos e em código, facto que deveras me surpreendeu [no original], porque não sendo a 1.ª vez que aquele Sr., vinha a Lourenço Marques, era (...) a 1.ª vez que passava telegramas naquelas condições. O que os telegramas diziam desconheço, mas certo é que após a sua recepção no destino, alguns telegramas se trocaram entre o Exmo sr. Engenheiro Director [dos CFLM] e a South African Railways. Aquele pedia o envio diário de 9000 toneladas de carvão, salvo erro, e estes em resposta, alegaram que em virtude do aviso definitivo da greve, não podiam satisfazer tal pedido sem que lhes fosse garantido que a greve não se tornava extensiva (...). O que é facto, porém é que o envio de carvão para o nosso porto, desde essa data, se tornou cada vez mais irregular. (...) tendo eu surpreendido algumas conversas entre ingleses sobre este assunto e que nos eram prejudiciais, delas dei conhecimento ao inspetor, que o poderá, querendo, certificar*⁶⁴.

No dia 11 de setembro de madrugada, foram embarcados no vapor Sado e deportados 25 grevistas.⁶⁵ Se os considerarmos como os principais “agitadores”, percebemos que a adesão das classes profissionais com mais peso – tração e movimento – não foi elevada (apenas 5 maquinistas). A “estranha” dimensão da repressão fica bem vinculada se a compararmos com o número de 21 grevistas presos e deportados na greve ferroviária de 1917, mais extensa e

⁶⁰ O Emancipador, 30/08/1920, p. 2.

⁶¹ O Emancipador, 18/10/1920, p.2.

⁶² O Emancipador, 27/12/1920, p. 3.

⁶³ O Século, 10/11/1920, p. 4.

⁶⁴ O Emancipador, 17/01/1921, p. 1. Aires dos Santos escreve do “degredo” do Lumbo, no final de 1920, embora a notícia só tenha sido publicada na data indicada por esta referência.

⁶⁵ O Emancipador, 27/09/1920, p. 1; 15/11/1920, pp. 1-2.

violenta, mas considerada vencedora⁶⁶. Os de 1917 foram libertados mal a greve se resolveu, o que não aconteceu com os de 1920⁶⁷.

Treze deportados foram presos na fortaleza da Ilha de Moçambique, seis deles sem poder sair do calabouço, provavelmente os cabecilhas da greve⁶⁸. Dez dos ditos “deportados” não foram presos, mas transferidos dos CFLM para os Caminhos de Ferro do Lumbo⁶⁹. Manuel Alves Cardiga, ex-CFLM e à data comerciante, foi para a Beira⁷⁰.

Deportado para Mussuril, mas em liberdade, seguiu António Fortunato do Rego, ex-CFLM, militante do PS e ex-diretor de “O Emancipador”⁷¹. Em 27 de agosto de 1920 tinha participado na reunião que decidiu avançar para greve. Personalidade maior entre os deportados, Rego seria o candidato apresentado pelo PS na eleição suplementar para o parlamento português, em 19 de setembro de 1920, que pretendia preencher a vaga deixada em aberto pela renúncia de Domingos Faria de Sampaio e Melo.

Voltando ao destino dos deportados, fez-se um apelo de intervenção ao PS português e pediu-se o apoio do conselho jurídico da Confederação Geral dos Trabalhadores (CGT), na qual a associação de classe dos ferroviários era filiada. Na mensagem que transcrevemos a seguir, escrita pelo próprio Secretário-Geral da CGT, Manuel Joaquim de Sousa, percebe-se o eco que esta greve teve, pelo menos no Ministério das Colónias, liderado durante todo este processo por António de Paiva Gomes⁷². Seria preciso esperar pelo embarque do novo Alto-comissário para Moçambique, Brito Camacho, em março de 1920, para que a situação ficasse finalmente resolvida.

Em resumo, a greve de 1920, embora contando com o apoio inicial de alguns setores da indústria privada, nomeadamente dos metalúrgicos, e também do Partido Socialista local⁷³ teve uma reduzida base de apoio na própria classe ferroviária.

2.2.2. O período 1920-23 – adaptação ao ciclo e reorganização da classe

Em 1921, e perante a dolorosa derrota da greve do ano anterior, haverá uma tentativa de reorganização das associações da classe trabalhadora da cidade. Esta circunstância parece demonstrar a hipótese da derrota na greve de 1920 se dever também à fragilidade organizativa, tal como vinha sendo apontado em alguns editoriais d’“O Emancipador”, desde o início de 1920⁷⁴. A tentativa de reorganização foi polarizada pela reconstituição de um “Sindicato Geral” (de caráter federativo) – a que aderiria a associação de classe dos ferroviários –, que pouco tempo vai durar (1921/1923), e da *Casa do Trabalhador*⁷⁵.

O aparente ocaso do Partido Socialista é digno de nota, neste período situado entre dois momentos “quentes” – a greve de 1920 e a de 1925/26. Tutelando o jornal “O Emancipador”,

⁶⁶ Capela (1981).

⁶⁷ O Emancipador, 29/11/1920, p. 2. Carta assinada por A. Azevedo.

⁶⁸ O Emancipador, 18/10/1920; 27/09/1920, p. 1. Alfredo da Cruz (metalúrgico), Joaquim de Campos (metalúrgico), Carvalho Souto (pedreiro), António Regueira de Carvalho (metalúrgico), Cristiano (condutor de trens interino) e Lourenço Monteiro (faroleiro). As suas profissões também nos auxiliam a perceber a fraca adesão das profissões “que contam” nas greves dos ferroviários.

⁶⁹ Idem. Como foi o caso do “nosso” telegrafista Aires dos Santos, que aí viria a falecer em 1921.

⁷⁰ Ibidem.

⁷¹ Em Moçambique desde 1904, foi o delegado dos trabalhadores dos CFLM, em 10/07/1913, num congresso com vários sindicatos da África do Sul – “Conferência Científica da União Sul-Africana. Defendeu a necessidade de criar um Sindicato Geral dos trabalhadores em Moçambique. (ver “O Emancipador” de 2/1/1920). Em 1920 pede a aposentação por não ter sido, em 10 anos, promovido de 1.ª aspirante dos CFLM (idem, 5/7/1920). Candidato a eleições pelo PS, como vimos, merecia pelo menos uma pequena prosopografia que procurasse estabelecer o seu pioneirismo como organizador do movimento dos trabalhadores de Lourenço Marques.

⁷² O Emancipador, 11/04/1921, pp. 1-2.

⁷³ O Emancipador, 06/09/1920, p. 3.

⁷⁴ Ver, p.e., O Emancipador, 16/08/1920.

⁷⁵ Esta mereceria um estudo detalhado, mais até do que o efêmero sindicato, que não cabe nos objetivos deste artigo.

que se intitula “Semanário Socialista” até 1921, e tendo como diretores membros confessos do PS⁷⁶, a influência socialista vai aparentemente desaparecendo das páginas do jornal. No 1.º de maio de 1923 o editorial d’“O Emancipador” justificava-se assim:

O Emancipador foi feito girar em torno do velho PS e nesta altura se manteve até ao n.º 22, sob direcção de António Fortunato Rego.

Aceite a redacção principal, título provisório, por R[aúl] Neves Dias, desde essa data, o jornal ainda se manteve por muito tempo fiel ao PS até que o fracasso eleitoral deste partido, há anos na Metrópole, demonstrou a sua fraqueza e as divergências no seu seio⁷⁷ (...). Começou então a nossa separação, entrando O Emancipador no caminho da mais absoluta independência partidária [no original], em que se tem mantido. Sem partido a que esteja sujeito resultou insubsistente o seu subtítulo, pois vai longe a data em que na palavra socialista se compreendiam todos os avançados, sendo hoje ele uma simples denominação partidária [no original]. Desta maneira tinha que se definir a nossa atitude e isso acabamos de fazer. Dentro do subtítulo actual [Semanário Operário] cabem todas as ideias, e embora aqui nunca houvesse luta de facções socialistas, porque o Emancipador soube sempre ladeá-las agradando a todos, fica estabelecida, uma frente única de que este jornal será porta voz⁷⁸.

A verdade é que em 1925/26, durante a dura greve ferroviária, que trataremos mais à frente, não há nenhuma referência ao PS. Também aqui se encontra um paralelo com a evolução metropolitana, que desde há muito tinha feito com que as organizações do trabalho, independentemente da filiação partidária dos seus quadros, se autonomizassem relativamente aos partidos incluindo o Partido Socialista. A posição da Federação das Associações Operárias do Porto, que continuou a contar com uma maioria de quadros afetos ao PS, é significativa⁷⁹ a esse respeito.

Neste sentido, Raúl Neves Dias, gráfico e redator principal do Emancipador, em 20 de julho de 1921, afirmava:

(...) acusam-me de ser sindicalista em Lisboa e, logo que aqui cheguei, ter desprezado o sindicalismo, filiando-me no [PS] (...). Eu estreei-me [no original] na luta socialista em 1912 como redactor principal d’A Guerra Social, semanário socialista que viveu curta vida de jornais dessa ou de outra índole. Morto o jornal abracei a causa sindicalista, prestando as minhas provas na Associação dos Compositores Tipográficos de Lisboa em 1913 e 1914 sendo nomeado secretário-geral da Federação Tipográfica em Abril de 1915, eleito secretário-geral da Federação do Livro e do jornal no Congresso de Coimbra de 1915⁸⁰ e reeleito no Congresso de Évora de 1916, exercendo esse cargo até à véspera da minha partida para África em 1919. O ter-me dedicado à luta sindical não me inibia de seguir qualquer dos princípios filosóficos conhecidos. Assim, eu poderia pender para o anarquismo ou para o socialismo. Filiei-me no PS, de que fui e sou modesto soldado desde 1916 até hoje. Só aos desconhecedores dos fundamentos das várias escolas socialistas pode inspirar reparos neste dualismo. No entanto, não há coisa mais simples: eu, como tantos outros indivíduos, considero o sindicalismo a mais perfeita organização para a luta de classes pela acção directa, mas entendo também que o sindicalismo pode ser eficazmente ajudado no campo parlamentar, pelos socialistas (...)^{81, 82}.

⁷⁶ O caso Raúl Neves Dias, mencionado neste artigo.

⁷⁷ Sublinhado nosso.

⁷⁸ O Emancipador, 1/5/1923, p. 1.

⁷⁹ A Voz do Proletário, 18/08/1912, p. 3.

⁸⁰ Esta informação é muito relevante porque acontece um ano depois do Congresso de Tomar de formação da União Operária Nacional (UON) (1914) e rebate de alguma forma o que se fixou na historiografia que dedica algumas páginas ao PS. César Oliveira, por exemplo, afirma a derrota (agora praticamente definitiva) do Partido Socialista com o nascimento da UON. Ver Oliveira (1973), p. 9 e seguintes.

⁸¹ O Emancipador, 20/7/1921.

⁸² Sublinhados nossos.

Em finais de 1921, os debates sobre as condições de filiação do novo *Sindicato Geral dos Trabalhadores de Moçambique* (SGTM) na CGT, pedida pelo primeiro, podem dar-nos mais pistas para a necessidade de muita cautela na análise “política” das instituições laborais e dos ditos partidos de classe. Deixamos, sobre esta matéria, mais uma leve nota à falta de estudos mais sistemáticos sobre os debates ideológicos em curso⁸³.

Raúl Neves Dias concordava com o pedido de adesão à CGT, *mas sem adotar táticas anarquistas*. Para ele, as táticas anarquistas não se enquadravam no contexto moçambicano. Propunha que as táticas fossem moderadas (reformistas) ou radicais (revolucionárias) em função *do que as circunstâncias impuserem*⁸⁴. Outro elemento, Faustino da Silva, metalúrgico contratado pelo CFLM, há 10 anos filiado no PS, secretário-geral do SGTM, defendia igual posição. A moção da filiação acabou aprovada por maioria, *mas com a condição de não ser obrigatório seguir a tática anarquista*⁸⁵.

Advogava-se, então, uma supremacia da tática sobre o debate ideológico – tática que deveria nascer da análise do devir das conjunturas, e não de uma perspetiva estática e retórica⁸⁶. Também aqui é impossível não estabelecer um paralelo com a evolução metropolitana, que seguia desde há mais de duas décadas uma trajetória semelhante, igualmente determinada pela necessidade de, numa conjuntura tendencialmente defensiva, consolidar as organizações e evitar os “desdobramentos”. Dificilmente o movimento sindical de Lourenço Marques, dividido por estratos de salários desiguais, terciarizado e confrontado com uma crescente concorrência de “não europeus”, poderia fazer outras escolhas.

2.2.3. A greve de 1925/26 – o paroxismo moçambicano antecipando o da metrópole

Foi durante a fase mais aguda de diminuição dos salários reais, que incluiu novo ataque às regalias do pequeno funcionalismo, que se desenrolou a ação grevista de 1925-1926.

Em 1925, a situação cambial tornara-se explosiva, com o prémio de transferência do banco emissor (BNU) a superar largamente os anteriores 18 %. Em novembro deste ano “O Emancipador” referia a *promessa* do BNU em o descer para 48 %. Como se sabe eram os rendimentos do trabalho (classe operária e funcionalismo) os mais penalizados⁸⁷. Depois de uma negociação longa e difícil, os funcionários estatais conseguiram obter uma subvenção mensal especial. Embora não conseguissem assegurar os termos que pretendem, 8£, obtiveram uma subvenção mínima para todos de 4£. O cumprimento por parte da direção dos CFLM desse teto mínimo, deixando de fora da subvenção muitos ferroviários, foi aumentando o mau estar. O despedimento de Faustino da Silva não ajudou mas a causa final do pronunciamento recaiu sobre uma portaria de reorganização do porto e CFLM. Damos voz aos grevistas através de uma nota de imprensa:

O Movimento é feito contra a reorganização dos CFLM (...) que cercea [no original] regalias (...) Aos assalariados é-lhes retirado o vencimento dos 3 primeiros dias de doença em cada mês; e aos operários corta-se o direito de poder entrar no quadro. Igualmente ao pessoal nomeado lhe tira o vencimento dos 31 dias de doença (...). Bastantes esforços foram feitos pela Associação do Pessoal do Porto e CFLM para o horário de trabalho de 8 horas, tendo até conseguido para os operários o horário de 44 horas por semana. (...) não podem os ferroviários aceitar (...) que lhes arranquem uma regalia (...) pois que a

⁸³ Seria muito útil um estudo da presença do PS da I República em Lourenço Marques: sua organização, debates e atividade na política municipal.

⁸⁴ O Emancipador, 14/11/1921, p. 1.

⁸⁵ Idem.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ O Emancipador, 12/11/1925, p. 1.

reorganização aumenta de uma forma geral o horário de trabalho. (...) Os ferro-viários limitam-se a [lutar] pela conservação das suas regalias⁸⁸.

Iniciou-se então uma greve que ambas as partes sabiam ser decisiva na alteração da correlação de forças que já estava em curso e que resultava de um fator permanente: a baixa tensão da procura de trabalho, sobretudo por parte das empresas públicas. Como se viu, desde 1921 que as autoridades administrativas pretendiam passar para os trabalhadores dos CFLM o máximo possível dos encargos financeiros implicados nos empréstimos desenvolvimentistas contraídos. O atraso na obtenção do novo empréstimo externo, que deveria evitar ruturas financeiras, levou a administração dos CFLM a concluir que o caminho a seguir era a redução do quadro permanente da empresa⁸⁹ e o aumento da exploração do trabalho dos que não fossem despedidos. Com a redução do quadro permanente baixariam as taxas salariais, aumentaria a duração média de trabalho e, mais do que tudo, diminuiria a massa salarial. O aumento anual na obtenção de mais-valia relativa foi, provavelmente por excesso, estimado em cerca de 40 mil libras⁹⁰. A implementação destas medidas começou no princípio do ano de 1925. Segundo o Alto Comissário, “pouco tempo depois da chegada do engenheiro Avelar Ruas á Colonia fui por ele informado que podia ser, desde logo, feita grande redução no pessoal quer europeu quer indígena.” Por razões óbvias a redução começou pelo pessoal indígena mas os salários poupados não foram, por razões igualmente óbvias, suficientes. Chegou então a ponderar-se a transferência do pessoal europeu assalariado para outros serviços públicos (o que também poucas hipóteses de êxito teria face a uma administração em permanente sub-financiamento)⁹¹ e esquemas de subsídios de retorno à metrópole para os excedentários (“passagem para a Metropole e trez mezes de vencimentos em escudos metropolitanos”)⁹². A publicação da portaria n.º 208, que se sabia ser inaceitável para os trabalhadores, visava deste modo resolver de uma forma ou de outra o que a administração queria por em pratica desde 1921⁹³. Não se podendo demonstrar que a greve foi voluntariamente provocada pela administração, é inegável que esta quis aproveitá-la para submeter de vez o trabalho organizado nos CFLM – o “cancro” a extirpar⁹⁴. A manutenção dos serviços mínimos, que durante a greve chegaram a ser feitos com uma força de trabalho reduzida a 10 % da original, foi imediatamente aproveitada pela administração para demonstrar a viabilidade das reduções de efetivos e da nova taxa de mais-valia⁹⁵.

⁸⁸ O Emancipador, 12/11/1925, p. 1.

⁸⁹ “Havia quadros de operários para as oficinas, de fogueiros das tomas d’água, de capatazes de indígenas, de agulheiros, faroleiros e muitos outros que em geral são constituídos em toda a parte por pessoal assalariado.” AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 22-12-1925.

⁹⁰ “Normalizados os serviços, fica aquele problema solucionado, trazendo para a mesma Administração uma redução de despesa que pode computar-se em quarenta mil libras anuais.” AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 20-12-1925.

⁹¹ “A consulta feita aos outros Caminhos de Ferro da Provincia e ás circunscrições civis da Colonia poucos resultados deu. Os recursos desses Caminhos de Ferro e circunscrições apenas permitiam a admissão de um numero muito reduzido de pessoal operário.” AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 13-12-1925.

⁹² AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 13-12-1925. É legítimo duvidar-se destas intenções de compensação relativa para os ferroviários, expressas já depois da greve ter começado, mas não certamente da intenção de reduzir custos salariais.

⁹³ “Esperava-se que a publicação da P.P. N.º 208 de 31 de Outubro ultimo produzisse um certo abalo porquanto ela acabava com abusos e o abuso cria sempre razes fundas... Mas, feliz ou infelizmente, esse abalo foi, em intensidade, alem de toda a expectativa.” AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 20-12-1925.

⁹⁴ “Fio-me, no entanto, que V. Exa, tendo prestado à Colonia um dos mais altos serviços, extirpou, de vez, o “cancro”. Não sómente alguns milhares de libras poupados. É um regimen de nova moral e de trabalho honesto que se implanta.” AHU, 873, Secretario Provincial do Interior ao Alto Comissário, 23-12-1925.

⁹⁵ “Tem sido intensivo o trabalho de todo o pessoal em serviço e ha nesse serviço deficiencias? Sem dúvida; mas não esqueçamos que o pessoal despedido e demitido conta-se por seicentos e cincoenta e que o pessoal aproveitado da Marinha Colonial, do Transporte Gil Eanes e o readmitido é de aproximadamente setenta homens.” AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 01-03-1926.

Mais do que qualquer outra, esta grande greve ferroviária foi também enquadrada e determinada pelo contexto da política externa do momento. Algumas semanas antes do seu início tinha surgido o boato da visita do Primeiro-Ministro da África do Sul, J. B. M. Hertzog, a Lourenço Marques, para regressar à negociação do “Modus Vivendi”⁹⁶, interrompidas desde 1923. “O Sol”, periódico situacionista que a 30 de junho de 1926 reconhecia a magnitude da greve (*arrastou-se durante 4 meses, vincando fases de uma grandeza impressionante*⁹⁷), não deixava de sugerir o conluio dos grevistas e dos seus apoiantes de ocasião com a Inglaterra/África do Sul para a “compra” de Moçambique⁹⁸. Como seria de esperar, eram as autoridades administrativas – a entidade patronal do conflito – a insistir nessa acusação especialmente depois de constatada a determinação dos grevistas em prolongar a resistência⁹⁹. De modo simétrico, a mesma questão reaparecia no jornal da CGT metropolitana “A Batalha”. Depois de estimar a magnitude invulgar do conflito – *o prejuízo ascende a mais de meio milhão de libras. Interrogava-se se o Alto Comissário não faz parte da seita que queria vender as províncias*¹⁰⁰.

A derrota dos ferroviários de Lourenço Marques marcou, no então espaço colonial e metropolitano, o último dos grandes choques entre o poder e os trabalhadores dos caminhos de ferro. A mobilização fora talvez a maior de todas¹⁰¹ em Moçambique, principalmente entre os “europeus”:

Quadro 006 – Grevistas dos CFLM em Dezembro de 1925

Serviço	Em Greve
Tração e oficinas	399
Via e Obras	45
Serviços técnicos	38
Movimento	72
Eletricidade	68

Fonte: AHU, UM, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 22-12-1925.

pelo que as consequências da derrota, em termos de substituição de efetivos, tomaram igualmente proporções inéditas. O desfecho, poucas semanas antes do golpe militar do 28 de Maio, acabou por lhe dar igualmente uma dimensão simbólica, captada pelo editorial d’“O Emancipador” em Junho desse ano a propósito de nova “remessa” de exilados, desta vez da metrópole:

Chegou a ocasião, visto a ironia do Destino, numa revolução, ter arremessado os vencedores de ontem para o rol dos vencidos de hoje. O Emancipador saúda os vencidos (...)

⁹⁶ O Sol, 15/10/1925, p. 11.

⁹⁷ O Sol, 30/6/1926, p. 1.

⁹⁸ O Sol, 15/12/1925, pp. 1-2 (sublinhado não original).

⁹⁹ “Estarão eles utilizando economias guardadas ou recebendo auxílio estranho? É cedo para apuramento da verdade, embora as informações sejam de que muitos deles recebem incitamento para prosseguir na sua atitude de resistencia passiva, alimentada pelos boatos mais espatafurdios de que esta terra é extremamente fértil.” AHU, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 29-12-1925.

¹⁰⁰ A Batalha, 26/01/1926.

¹⁰¹ A mobilização inicial da greve atingiu 622 trabalhadores a 22 de Dezembro de 1925 (ver quadro 6). AHU, UM, 873, Alto Comissário ao Ministro das Colónias, 22-12-1925.

Como não poderia deixar de ser, pela sua duração e intensidade, a greve de 1925/26 entraria fortemente na memória coletiva ¹⁰².

Conclusões

Cruzando a informação sobre as greves de 1920 e 1925/26 a partir de “O Emancipador” e incluindo a da greve ferroviária de 1917 a partir de “O Germinal” (1915-1918) ou de Capela (1981), pode estabelecer-se o seguinte padrão evolutivo:

Quadro 007 – Greves ferroviárias em Lourenço Marques 1917

Ano	Adesão	Duração do conflito (mais ou menos de 1 mês)	Existência de Sindicato	Adesão da “Tração”	Fase do ciclo	Proximidade de greves ferroviárias em Portugal metropolitano	“Modus Vivendi”	Resultado (para os trabalhadores)
1917	Forte	Mais	Sim	Forte	Recessiva	Sim	Em vigência	Vitória
1920	Fraca	Menos	Sim	Fraca	Recessiva	Sim	Em negociação	Derrota
1925/26	Forte	Mais	Sim	Forte	Altista	Sim	Em negociação	Derrota

O baixo rácio capital/trabalho e a conjuntura política internacional, mais do que as fases do ciclo, parecem ser as variáveis fundamentais desta tipologia visto que:

- a única greve vitoriosa aconteceu numa fase recessiva mas o mesmo aconteceu com a estrondosa derrota de 1920. No caso de Lourenço Marques, o predomínio da economia de trânsito, a fraca acumulação de capital produtivo e os reduzidos efetivos dos assalariados organizados não acrescentavam escala suficiente para que nos conflitos ocorridos durante as fases altistas se alterasse significativamente a correlação de forças entre o trabalho e o capital. Maior peso parece ter a evolução estrutural do proletariado urbano, de oferta crescentemente em excesso e minado por divisões (salariais e de estatuto) fundadas em diferenças “étnicas”.
- a intensidade da repressão governamental obedeceu principalmente a fatores exógenos aos conflitos locais. Em 1917, apesar da fase recessiva e paradoxalmente do facto de a greve ter ocorrido durante a guerra, os ferroviários foram beneficiados pela relativa estabilidade do bloco do poder. A participação portuguesa nas operações militares que se prolongaram até 1918 também em Moçambique contribuiu fortemente para a erosão salarial mas gerou uma relativa coesão político-partidária interna (a “União Sagrada”) e externa (campanhas conjuntas dos Aliados). Esta maior “segurança” por parte das classes dominantes pode explicar que apesar da proclamação do estado de sítio em Lourenço Marques, os grevistas tenham conseguido o essencial das suas reivindicações sofrendo repressões apenas temporárias. Em contrapartida, as duas grandes greves derrotadas (e uma delas em plena euforia altista) estão associadas a uma repressão brutal, que em 1296 passou pelo desmantelamento da própria classe, só explicável pela “razão de Estado” – no primeiro, pela incerteza da renovação do convénio, e, no segundo, pelos riscos de incumprimento com credores externos bem como pelas negociações em curso no Cabo.

¹⁰² Ver p. e, O Emancipador, 14/11/1927. Seria importante seguir neste periódico a história da memória desta greve até 1937 (ano em que finda O Emancipador).

- a maior ou menor mobilização durante as greves, a duração destas e a própria existência de organizações sindicais foram variáveis dependentes e não determinantes. Apesar de condicionadas pela fase do ciclo, refletiram sobretudo, como se disse acima, a crescente erosão negocial das organizações do trabalho. No caso dos ferroviários, os meses anteriores à greve de 1925 parecem corresponder a uma fase de desmobilização acentuada da associação de classe¹⁰³. Em sentido contrário, também é de notar que essa mesma greve, ao coincidir com o pico inflacionista, acabaria por funcionar – pelo menos durante algum tempo – como um catalisador do descontentamento de um bloco de classes populares. Contou deste modo com uma solidariedade inter-classista que as duas anteriores não tiveram mas, ainda assim, insuficiente.
- apesar da sua importância, intensidade e duração, a greve dos CFLM em 1925-26 mostrou também o enfraquecimento das organizações laborais portuguesas na segunda metade da década de 1920. A coincidência temporal da derrota de 1925-26, depois das últimas grandes greves metropolitanas do setor, mais do que umnexo causal, parece significar uma convergência evolutiva¹⁰⁴. Talvez se possa mesmo adiantar que, no seguimento do que as observações referidas sobre a evolução ideológica e tática apontam, o movimento sindical em Moçambique reproduziu num pequeno microcosmo a evolução metropolitana. A Federação Ferroviária, por exemplo, uma organização que no seu congresso constitutivo de 1922 incluía no programa um ponto para preparar a nacionalização do setor¹⁰⁵ mostrou, quatro anos depois, a sua impotência em conseguir qualquer readmissão dos grevistas de Lourenço Marques. Assim, longe de representar uma anomalia tropical, o movimento operário de Moçambique tem muito para oferecer à análise comparada.

Referências bibliográficas

Fontes de Arquivo – Acrónimos

Arquivo Histórico Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros (AHD/MNE).
Arquivo Histórico Ultramarino (AHU).

Outras fontes primárias

Anuário Estatístico da Colónia de Moçambique. Anos de 1926-1927-1928. 1.º ano, 1929 Imprensa Nacional, Lourenço Marques.
Batalha (A), Lisboa.
Boletim Económico e Estatístico da Província de Moçambique, série especial, 1927-1930.
Comercio (O) do Porto, Porto.
Diário de Notícias, Lisboa.
Emancipador (O), Lourenço Marques.
Federação Ferroviária (A), Lisboa.
Jornal do Comercio e das Colónias, Lisboa.

¹⁰³ “Acção Federal.” A Federação Ferroviária, 25/06/1925, p. 3.

¹⁰⁴ A Associação do Porto e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques só aderiu à Federação Ferroviária de Portugal e Colónias em Novembro de 1926. Ver Federação Ferroviária, 20/11/1926, p. 4.

A primeira indicação oficial de que resolveria nesse sentido surgiu apenas já com a greve em curso. Ver Federação Ferroviária, 01/01/1926, p. 3.

¹⁰⁵ A moção de Pinto Barbosa “A posse da gestão directa da indústria” seria votada por unanimidade. Ver A Federação Ferroviária, 01/10/1922, p. 3.

Ministério das Colónias, Direcção Geral das Colónias, 4.ª Repartição, Caminhos de Ferro e Portos, *Estatística dos Caminhos de Ferro das Colónias Portuguesas de 1888 a 1915. Documentos principais e gráficos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1917.

Secretaria Geral do Governo Geral da Província de Moçambique. *Recenseamentos da População e das Habitações da Cidade de Lourenço Marques e seus suburbios – Referidos a 1 de Dezembro de 1912*. 1913, Imprensa Nacional, Lourenço Marques.

Século (O), Lisboa.

Sol (O), Lourenço Marques.

Voz (A) do Proletário, Porto.

Fontes Secundárias

Alexandre, V. (1993), *Ideologia, economia e política: a questão colonial na implantação do Estado Novo*. *Análise Social*, 123-124. pp. 1117-1136.

Cain and Hopkins (2001), *British Imperialism 1688-2000*, Singapore: Pearson Education.

Capela, J. (1981), *O Movimento Operário em Lourenço Marques: 1898-1927*, Porto: Afrontamento.

Frankel, S. H. (1969), *Capital investment in Africa: its course and effects*, London: Oxford University Press.

Lima, Alfredo Pereira de (1971), *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Lourenço Marques.

Mata, Eugénia, Valério, Nuno (1993), *História Económica de Portugal – Uma perspectiva global*, Lisboa, Editorial Presença.

Neves, Olga Iglésias (2001), Moçambique in Serrão, Joel e Marques, A. H. de Oliveira, *O Império Africano 1890-1930*, Lisboa, Editorial Estampa.

Niveau (1979), Maurice, *Histoire des Faits Économiques Contemporains*, Paris: P. U. F.

Oliveira, César (1973), *A Criação da União Operária Nacional*. Porto: Afrontamento.

Penvenne, J. M. (1995), *African Workers and colonial racism: Mozambican Strategies Struggles in Lourenço Marques, 1877-1962*, Portsmouth: NH. Heinemann.

Telo, A. J. (1994), *Economia e Império no Portugal Contemporâneo*. Chamusca: Edições Cosmos.

Anexo I

Cronologia analítica das greves documentadas em Moçambique nos jornais operários para a I República (1910-1926)¹⁰⁶

Ano	Local	Indústria	Estado/Privado	Profissão	Motivações	Tipologia	Resultado
1911	Lourenço Marques (LM)	Transportes	Privado (P)	Guarda-Freios/Condutores	Salário	Ofensiva (O)	Empate (E)
1911	LM	Transportes	P	Carroceiros	Salario	Defensiva (D)	Vitória (V)
1913	LM	Portuária	Estado (E)	Rebocadores	Horário Trabalho	O	V
1916	LM	Transportes	P	Guarda-Freios/Condutores	Horário Trabalho	O	V
1917	LM	Porto e CFLM	E	Ferrovíarios	Salário	O	V

¹⁰⁶ Dados recolhidos pelos autores em fontes primárias e em Capela (1986).

Ano	Local	Indústria	Estado/ Privado	Profissão	Motivações	Tipologia	Resultado
1919	LM	Transportes	P	Guarda-Freios/ Condutores	Férias/Salário	O	V
1919	LM	Portuária	E	Estivadores	Salários	O	Derrota (D)
1919	LM	Naval	E	Metalúrgicos	Salário/Horário Trabalho	O	V
1920	LM	Porto e CFLM	E	Ferroviários	Salários	O	D
1920	Inhaca	Pesca	P	Pescadores	Salário	O	V
1920	LM	Transportes	E	Guarda-Freios/ Condutores	Despedimentos "Supras";	D	V
1920	LM	Vestuário	P	Alfaiates	salário		
1920	LM	Imprensa	P	Tipógrafos (?)	salário	O	
1921	LM	Naval	P	Metalúrgicos	Salário	D	D
1923	LM	Transportes	P	Elétricos	Salário	O	D
1924	LM	Portuária	E	Marítimos	Salários (?)	O	
1924	Niassa	Companhia Privilegiada	P				
1925	Beira	Greve Geral	P	Comerciantes; Porto	Salários	O	V
1925	LM	Porto	E	Estivadores	Salários	O	
1925	LM	Transportes; água e Luz	P	Guarda-Freios/ Condutores/ Func. água e Luz	Salários	O	D
1925 1926	LM	Porto CFLM	E	Ferroviários	Perda Regalias; despedimentos, novo regulamento	D	D
1926	Beira	Porto	P	Pilotos, alfândega etc.	Perda Regalias; despedimentos	D	D