

**O MODUS VIVENDI ENTRE MOÇAMBIQUE
E O TRANSVAAL (1901-1909)
Um Caso de “Imperialismo Ferroviário”**

Felizardo Bouene
Maciel Santos¹

pp 239-268

Introdução

A geografia do imperialismo em África é indissociável dos caminhos de ferro. No caso da África do Sul, onde o capital industrial se acumulou com mais intensidade que em qualquer outra região do continente, a oferta ferroviária teve características específicas: tornou-se excedentária relativamente à procura. O desenvolvimento mineiro do Witwatersrand transformou as regiões de Moçambique, do Natal e mesmo do Cabo em pólos de serviços concorrentes e, o que não era menos importante, com bandeiras diferentes.

Os pontos seguintes tentam explicitar alguns momentos do complexo relacionamento que a região do Rand manteve, entre 1901 e 1909, com os fornecedores dos dois “factores” mais importantes para os capitais mineiros: trabalhadores e ferrovias. No ponto 1, tenta-se caracterizar a complementaridade entre a região mineira e o sul de Moçambique, que se materializou no denominado *Modus Vivendi* de 1901. No ponto 2, são acompanhadas, através de fontes inglesas e portuguesas, as principais etapas do processo negocial durante os anos de 1905-06. O ponto 3 procura explicitar os pontos fortes em que residiam as contradições e os consensos entre os negociadores britânicos e portugueses.

1 CEAUP

Para se avaliar da continuidade desta relação complexa mas estrutural, convém recordar que os *Modus Vivendi* se foram renovando formalmente até, pelo menos, 1964 e, informalmente, até ao final do período colonial português em 1975.

Características estruturais da ligação Sul do Save – Rand

Devido à maior integração da região do Sul do Save na economia monetária (que se iniciou com o comércio do marfim em meados do século XIX), às crises agrárias e climáticas que assolaram a região a partir dos anos 1890 e à instabilidade trazida pela expansão Vátua na região de Gaza-Inhambane, a população do Sul do Save cedo ganhou uma predisposição para a proletarização superior a qualquer outra da África austral.

Por outro lado, o mercado de trabalho sul-africano desenvolveu precocemente uma dependência estreita relativamente ao sul da colónia portuguesa de Moçambique. O estabelecimento de plantações de açúcar no Natal tinha levado a uma primeira migração regular de trabalhadores da região de Lourenço Marques. Em 1867, foram descobertas as minas de diamantes na região de Kimberley, Orange, o que fez aumentar a procura de trabalhadores nos territórios sul-africanos e vizinhos. A tal ponto que, alguns anos depois, as autoridades coloniais britânicas – que na altura controlavam provisoriamente as colónias boers – levaram o governo de Lourenço Marques a autorizar que escravos capturados pelos cruzeiros do Índico, depositados na cidade, migrassem para o Natal como trabalhadores “contratados”.² O volume da força de trabalho que se deslocava do sul de Moçambique para essa região levou mesmo à primeira legislação inter-colonial sobre migração (1875), prevendo-se agentes recrutadores do governo do Natal em Moçambique e, inversamente, um fiscal nomeado pelas autoridades portuguesas no Natal.³

Maior do que a pressão inglesa sobre a administração portuguesa era a atracção salarial sobre as populações dos distritos de Lourenço Marques e Inhambane. Um relatório consular de 1876 refere que a alta

² COVANE: 14

³ FERREIRA, 1963: 12.

salarial era um dos principais factores de endividamento dos agricultores do Natal.⁴ Neste quadro, a descoberta de filões de ouro na região do Witwatersrand, Transvaal, em 1886, foi decisiva para desequilibrar totalmente o mercado de trabalho na África Austral. A partir de então, a procura de operários por parte das minas do Rand permaneceria como o grande pólo de atracção salarial da região. Apesar das sucessivas reduções salariais ocorridas entre 1890 e 1898, neste último ano o salário médio mensal nas minas do Rand era de 2-9-9 £, cerca de 439 reis diários. O seu equivalente pago pelo Estado colonial nos distritos de Gaza e Inhambane – principal foco do fluxo migratório – era de 200 reis.⁵ Ficavam deste modo condicionados os investimentos em todas as outras actividades incapazes de concorrer com os salários pagos pelas minas, tanto na África do Sul como em Moçambique.

A complementaridade entre as sociedades do Sul do Save e do Rand não se limitava ao mercado de trabalho. O porto de mar mais próximo do pólo mineiro do Witwatersrand era Lourenço Marques e, com fluxos de mercadorias e trabalhadores tão elevados a circular em nos dois sentidos, rapidamente se contratou a construção de uma linha de caminho de ferro ligando a região de Joanesburgo ao que, em inglês, se denominava a “Delagoa Bay”. O primeiro acordo para a sua construção fora mesmo anterior ao surto mineiro do Rand. Depois de várias peripécias envolvendo o Estado e adjudicatários, a linha foi concluída em 1894.

Tendo sido estabelecido uma espécie de mercado comum entre as duas regiões, desenvolveram-se as dependências mútuas que espontaneamente tinham surgido.

⁴ *Nas terras da costa, a canna do assucar é feição tão proeminente da cultura, que todas as outras em comparação se reduzem a quasi nada. O resultado da grande escacez de trabalhadores por mim mencionada nos annos de 1873 e 1874 (quando os plantadores de assucar em alguns casos não tinham gente sufficiente para tratar dos cavallos e muares, e ninguém tinha empregados sufficientes para conservar as fazendas na devida ordem), está hoje pesando gravemente sobre os plantadores, e visto que a maioria não possuía uma quarta parte do capital necessario para o arroteamento e amanho das suas propriedades, e teve portanto de pedir dinheiro com juros e commissões elevadas, é rasoavel esperar que alguns d’elles terão de ceder as suas propriedades.*

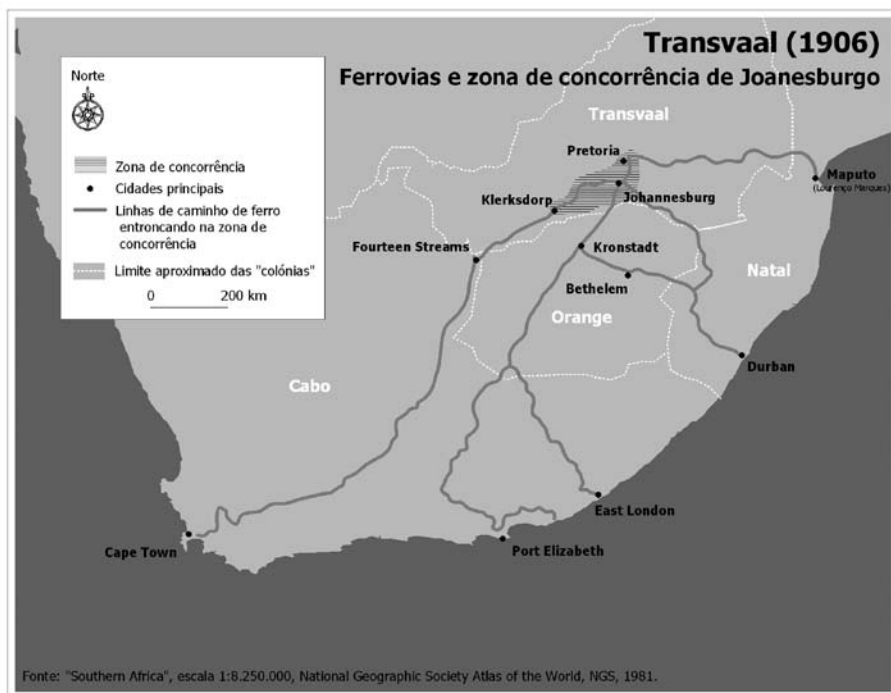
MINISTERIO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS, 1878: 347-8

⁵ FERREIRA, 1963: 76-77. Rita Ferreira dá o câmbio das libras entre 5\$0000 e 5\$600.

Da parte do Rand, podemos sintetizá-las em dois pontos:

a) dependência de vias comerciais

A baía de Lourenço Marques ficava à distância de 396 milhas ferroviárias de Joanesburgo; em contrapartida, e já com as linhas construídas depois da guerra boer, os portos de Durban, East London, Port Elizabeth e do Cabo distavam de Joanesburgo respectivamente, 484, 667, 714 e 956 milhas ferroviárias.⁶ Para os consumidores do Rand, cada tonelada importada por mar, via Lourenço Marques, custava em média menos 13 sh. que pela via Durban e menos 20 sh. que pela via Port Elizabeth.⁷



⁶ ANDRADE, 1949: 127.

⁷ Freire de Andrade apresentou no relatório "O memorando de Lord Selborne" o resultado de uma estimativa das poupanças que os consumidores do Transvaal teriam feito se, entre 1903 e 1906, toda a tonelagem importada através do Cabo e do Natal tivesse chegado via Lourenço Marques: 1.031.590 libras. ANDRADE, 1950: 99-100.

b) dependência de força de trabalho

Como se viu, a construção da linha de caminho de ferro apenas intensificou uma migração que já estava enraizada. A procura era contudo superior à oferta e em 1896 calculava-se que o deficit anual não satisfeito seria da ordem dos 8.000 trabalhadores. Segundo a firma que apresentou uma das primeiras propostas oficiais de recrutamento, no contingente anual a contribuição dos trabalhadores moçambicanos estaria nessa altura entre 66 e 75%. A Câmara das Minas sabia que estava em Moçambique “*the chief and most satisfactory source of supply*”, especialmente no que respeitava aos trabalhos subterrâneos.⁸ A consagração institucional não tardou: em 1897 a Câmara das Minas criou, com a concordância das autoridades coloniais de Moçambique, uma agência de recrutamento - a Rand Native Labour Association (RNLA), depois denominada WNLA (Witwatersrand Native Labour Association). Nesse mesmo ano o governador militar Mouzinho de Albuquerque promulgou um primeiro “*Regulamento para o engajamento de indígenas para a República Sul Africana*”. O Regulamento de 1897 teria uma vigência curta porque dois anos depois começaria a guerra boer mas nessa altura já estariam a trabalhar no Rand cerca de 80.000 moçambicanos, dos quais a maioria se repatriou durante as hostilidades.⁹

Da parte moçambicana, a dependência relativamente ao Rand não era menor e também se pode sintetizar em dois pontos:

a) dependência orçamental

O financiamento da administração colonial em Moçambique passou a depender em grande parte das receitas cobradas a esta

⁸ FERREIRA, 1963: 64-5.

A chantagem portuguesa sobre o recrutamento incluía lamentos por esta divisão do trabalho: “*E o que é infinitamente triste é que só prêto de Moçambique (das regiões situadas ao sul do Save) se sujeite a taes trabalhos, porisso que os indigenas d’origem britannica se recusam terminantemente a descer ao poço, como se diz em linguagem mineira. Esses, os seus subditos, são empregados nos misteres e trabalhos mais remuneradôres. Os nosso são mettidos lá em baixo... quasi sem ar, muitas vezes sem luz, sujeitos ás consequencias dos desmoronamentos, etc.*” PERFEITO, 1909: 27.

⁹ COVANE: 38.

emigração. Pelo artigo 6º do Regulamento de 1897 cada recrutador pagava a título de licença anual 450\$000 reis ouro, mais 9\$000 de emolumentos (art. 4º); cada passaporte emitido em Ressano Garcia pagava o emolumento de 1\$680 reis (art. 18º); por cada visto pagava o engajador ou o trabalhador por cada mais 2 sh e 6 pence (cerca de \$450) (art. 22º); e pelo regresso após o contrato seria cobrado um averbamento de mais 10 sh (cerca de 2\$250) (art. 24º), sendo que os recontratos obrigavam a pagar ao curador o emolumento de 10 sh (art. 25º).

Esta capacidade fiscal do sul não tinha paralelo em qualquer outra região da colónia, o que se reflectia nas receitas da emigração e no principal imposto directo.¹⁰ O quadro 1 resume a percentagem das três principais regiões de Moçambique – Sul do Save (distritos de Lourenço Marques e Inhambane), Centro (Quelimane e Tete) e Norte (distritos de Moçambique e Porto Amélia) no chamado “imposto indígena”.

Quadro 1. Percentagem das regiões no imposto de palhota – anos 1904 a 1907

Anos	Sul do Save	Centro	Norte
1904-05	93,0	4,7	2,2
1905-06	93,6	4,7	1,7
1906-07	93,7	4,5	1,9
1907-08	95,1	3,4	1,5

A. Freire de Andrade.

Relatórios sobre Moçambique, vol. IV, Lourenço Marques, 1909, pgs. 106, in CAPELA (1977)

Em 1914-15 só o imposto de palhota constituía mais de 25% do total de receitas da administração colonial de modo que dois dos objectivos prioritários da administração colonial eram fazer com que os trabalhadores migrantes gastassem o menos possível antes de chegar a Ressano

¹⁰ *Certo é que da emigração algumas vantagens nos adveem, pois além do rendimento directo, calculado para 1908-1909 em 285 contos, com o dinheiro que os pretos trazem se torna mais facil a cobrança do imposto de palhota, para o mesmo ano avaliado em 1:360 contos. In Jornal do Comercio, 26-01-1909*

Garcia e, em seguida, em fazer circular esse dinheiro pelo conjunto dos fogos tributáveis.¹¹ Na falta de pagamentos salariais diferidos – só conseguidos pelo *Modus Vivendi* de 1928 – seriam entretanto instalados direitos aduaneiros no posto fronteiro de Ressano Garcia, no sentido de dissuadir a entrada com mercadorias compradas no Transvaal.

b) dependência de monetarização

Este fluxo monetário não servia apenas para pagar o imposto: dada a sua grandeza – Freire de Andrade calculava que representasse 1.800 contos anuais¹² – constituía igualmente uma reserva monetária habilitada a pagar as importações metropolitanas, inicialmente apenas o vinho e mais tarde os têxteis. O quadro 2 dá uma ordem de grandeza do que por esta altura representava o comércio de bebidas na área de Lourenço Marques:

Quadro 2. Estabelecimentos comerciais de Lourenço Marques em Junho de 1907

Estabelecimentos de fazendas com vinho a copo	624
Botequins	124
Mercearias vendendo bebidas engarrafadas	64
Mercearias vendendo vinho a copo	96
Mercearias vendendo todas as bebidas a copo	116
Tabernas	18
Total	1042

In *Jornal do Comércio*, 5/11/1907

¹¹ “Não há duvida que o imposto vem do Rand. Se considerarmos a diferença entre o numero de indígenas que emigram e o dos que estão sujeitos ao imposto, é concludente que tem de haver um meio de o dinheiro que vem do Rand ser dividido pelos indígenas de todas as idades que possuam palhotas”. Relatório do Distrito de Inhambane, 1909 in CAPELA, 1977: 140.

¹² O cálculo corresponde ao produto de 10£ x 40.000 regressos anuais; exclui a emigração clandestina. ANDRADE, 1949: 139.

O primeiro Modus Vivendi

Ainda antes do final da guerra boer, as autoridades inglesas começaram a negociar com a parte portuguesa a normalização da migração mineira, cujo recrutamento estava então no ponto mínimo: apenas 13 009 trabalhadores ao serviço em Julho de 1901. Para pressionar as negociações, a administração de Moçambique tinha, em 9 de Maio de 1901, tomado unilateralmente a decisão de suspender a execução do Regulamento de 1897, bloqueando a ida de migrantes para o Rand.¹³

O acordo a que se chegou em 18 de Dezembro de 1901 *restabelecia tanto quanto possível o statu quo ante bellum e*, uma vez que deveria vigorar até à conclusão de um acordo inter-territorial, foi designado pela erudita expressão de *Modus Vivendi*. Em 13 artigos, limitava-se a expressar contratualmente a ligação estrutural Rand/Sul do Save: tarifas ferroviárias contra trabalhadores mineiros.

O articulado laboral voltava a autorizar o recrutamento em Moçambique, tutelado por uma Curadoria dos Indígenas de administração portuguesa que funcionaria em Joanesburgo, com poderes consulares (art. 3º); regulava as cobranças fiscais permitidas à administração portuguesa – um máximo de 13 sh. por cabeça (art. 6º) e definia os prazos dos contratos – nunca superiores a um ano mas renováveis mediante um emolumento de 6 pence (art. 9º).

No articulado ferroviário, a principal cláusula era o número IV, que estabelecia tarifas preferenciais para a linhas Lourenço Marques-Ressano Garcia-Joanesburgo e que garantia que estas seriam automaticamente modificadas – *in such a manner as to preserve the relationbetewwen the tariffs* – no caso de qualquer redução de tarifas em outras linhas sul-africanas. Isto é, apesar da vantagem geográfica do seu traçado relativamente aos outros portos, as autoridades portuguesas tinham consagrado juridicamente uma vantagem tarifária fixa para o tráfego na linha de Lourenço Marques, que em alguns casos (relativamente a Port Elisabeth, por exemplo) chegava a ser superior a 1 libra esterlina por tonelada (ver quadro 6).

Segundo as autoridades britânicas, estas alterações tarifárias teriam tido efeitos imediatos: assim, se entre 1898 e 1903, cerca de 1/3 de todas as importações marítimas do Transvaal tinham circulado por

¹³ FERREIRA, 1963: 66.

esta via, em 1904 essa percentagem estaria já entre 36 e 45% e em 1905 em perto de 50%.¹⁴ Em 1906, sabe-se que correspondia a mais de metade do que entrava na zona de Joanesburgo (ver quadro 7). Aos olhos dos governos sul-africanos, este *drift* a favor do “porto estrangeiro” era ainda mais odioso pelo facto de as reduções tarifárias que os caminhos de ferro do Transvaal praticavam na via de Lourenço Marques serem custeadas por tarifas mais altas cobradas pela companhia em troços via Durban e Cabo¹⁵. Parece portanto compreensível que fosse a parte inglesa a tentar introduzir alterações ao acordo sob pressão das colónias sul-africanas do litoral, especialmente quando estas conseguiam articular reivindicações comuns contra a linha de Lourenço Marques.

A conjuntura das negociações para a renovação do *Modus Vivendi* (1905-1909)

A conjuntura da indústria mineira

Durante os primeiros 5 anos do pós-guerra, o volume da mineração de ouro na África do Sul duplicou. O quadro 3 mostra, através de dois indicadores, (evolução desse crescimento)

Quadro 3. Produção de ouro nas minas do Rand – 1903-1907

Anos	£	onças de ouro	índice lbs	índice onças
1903	12.589.248	3.013.750	100	100
1904	16.054.809	3.771.872	128	125
1905	20.802.074	4.897.221	165	162
1906	24.579.987	5.786.622	195	192
1907	27.403.738	6.451.384	218	214

In *Jornal do Comercio*, 13/10/1907; 29/12/1907; 19/01/1908

¹⁴ N.A., F.O. 367-18, 10.579, Confidential Print n° 849.

¹⁵ O governo do Natal acusava o Transvaal de, nas secções de via partilhadas pelas duas administrações, a administração do Transvaal cobrar tarifas sem qualquer correspondência com os custos de construção. Assim, no troço Durban-Volkstrust – *which is all uphill and has very heavy curves*, a administração do Natal cobrava 3.04 d por tonelada enquanto no troço Volkstrust-Joanesburgo, muito menos custoso, a administração do Transvaal cobrava 5.05 d N.A., F.O. 367-18, 11.426, 03/03/1906.

Além disso, não era apenas a produção de ouro que estava em crescimento: a procura mundial continuava a absorvê-lo sem baixas significativas na cotação, o que significava o aumento das taxas de lucro para as empresas mineiras. Para os anos 1906-07, o **quadro 4** mostra também a sua evolução isto é, um aumento da massa dos lucros distribuídos na ordem dos 50%.

Quadro 4. Total dos dividendos distribuídos pelas empresas mineiras do Rand

anos	total de dividendos (libras)
1906	4.735.161
1907	7.131.612

In Jornal do Comercio, 15/02/1908

Sabendo que os índices de mecanização do trabalho eram ainda reduzidos, um aumento de produção desta natureza só podia significar um aumento proporcional de força de trabalho. E, uma vez que o recrutamento de trabalhadores para as minas continuava muito parcialmente a ser satisfeito pela população da região do Rand, o acréscimo da procura de trabalhadores significava o acréscimo da dependência relativamente ao recrutamento em Moçambique. O **quadro 5** mostra para os dois primeiros meses de 1908, a proporção dos trabalhadores segundo a sua origem geográfica:

Quadro 5. Força de trabalho africana nas minas do Rand

Região de origem	Jan. 1908	Fev. 1908
Moçambique, ao sul do paralelo 22	71.130	71.420
Distrito de Moçambique	4.925	4.796
Zambezia, Quelimane e Tete	2.512	2.264
Beira e Chinde	292	326
Nyassa	801	726
Total procedente do territorio portuguez	79.660	79.532
Basutolandia	4.948	4.454
Bechuanalandia	1.069	1.128

B.C.A. (British Central Africa)	524	473
Rodhesia - nordeste	229	208
Colônia do Cabo	23.647	26.517
Damaralandia	466	457
Natal e Zululandia	6.448	6.533
Colônia do Orange	691	747
Rhodesia do sul	1.908	2.041
Swazilandia	2.363	2.408
Transvaal	17.647	22.600
Outras procedencias	52	42
Total procedente da África austral não portuguesa	59.992	67.608
TOTAL de mineiros africanos	139.652	147.140

In Jornal do Comércio, 23/04/1908

Como se verifica, mais de metade da população activa das minas vinha da província de Moçambique (nestas amostras de 1908, respectivamente 57 e 54%).¹⁶ Contudo, considerando apenas a força de trabalho utilizada nas operações subterrâneas, Selborne calculava a percentagem do recrutamento ao abrigo do *Modus Vivendi* em 90%.¹⁷

Parte da explicação para a necessidade de recorrer a migrantes longínquos residia no facto de a expropriação de terras não ter avançado suficientemente no Transvaal e no Natal para que ocorresse a proletarização das populações da região envolvente do Rand. A Câmara das Minas tinha de recorrer assim a uma força de trabalho cada vez mais distante e a Damaralandia, isto é, o Sudoeste Africano, não era o ponto mais remoto de onde chegavam trabalhadores. Desde o final da guerra, que tinham sido importados mais de 50.000 trabalhadores chineses – os chamados *coolies* – que ainda no princípio de 1907 constituíam cerca de 28% dos mineiros do Rand.¹⁸ No entanto, estes últimos

¹⁶ Mesmo admitindo que nem todos os migrantes moçambicanos tinham sido recrutados ao abrigo do *Modus Vivendi*, em 1906 a percentagem que o fora dessa forma era estimada entre 33 a 50% do total entrado no Rand. N.A. F.O., 367-18, 10.579, Confidential Print n° 849

¹⁷ ANDRADE, 1950: 59-60.

¹⁸ Segundo números oficiais, em Abril de 1907 haveria 17.886 operários “brancos”;

não ficaram por muito tempo. No 2º semestre desse ano o governo de Londres começou a aplicar – não apenas por motivos de política interna inglesa, mas também devido a uma greve de trabalhadores europeus no Rand – um programa de repatriação dos chineses. O partido liberal que chegara ao poder em finais de 1905 tinha-se comprometido eleitoralmente com essa medida, por mais impopular que ela se apresentasse para as entidades patronais da colónia sul-africana.

Tudo somado, a dependência dos mineiros moçambicanos fazia-se sentir cada vez mais nos anos de 1906 e 1907, quando se iniciou a renegociação do *Modus Vivendi*.

As primeiras rondas negociais: Fevereiro de 1905 – Julho de 1906

Com uma indústria mineira que entre 1903-07 cresceu a uma taxa anual de 20%, o volume de tráfico comercial do Rand alimentava uma intensa concorrência entre linhas e empresas ferroviárias¹⁹. Como é sabido, a região do Rand comunicava com o oceano através de vários portos, desde o longínquo Cabo até Lourenço Marques mas a experiência já tinha mostrado em que sentido era feita, normalmente, a escolha.

Tinha sido precisamente o crescimento “ilegítimo” da via de Lourenço Marques que levava, em Fevereiro de 1905, à realização de uma reunião de peritos ferroviários em Joanesburgo. Essa conferência incluía delegados das 4 colónias sul africanas (Cabo, Natal, Transvaal, Orange) bem como da administração portuguesa de Moçambique, embora estes se fizessem representar sem mandato executivo.

Aos olhos das colónias inglesas, havia motivos de sobra para pressionar o Alto-Comissário, e por intermédio deste, o governo de Londres: como se viu, o peso de Lourenço Marques tinha aumentado, não só no comércio com o Rand, mas também relativamente ao total do tráfico comercial da África do Sul. Entre 1898 e 1905, a importação total da

114.640 “pretos” e 53.114 chineses. *in, Jornal do Comercio*, 07/07/1907, pg. 2.

¹⁹ A oposição das administrações ferroviárias do Natal e do Cabo tinha-se manifestado imediatamente após a assinatura do *Modus Vivendi*. O primeiro protesto formal do Natal data de Janeiro de 1902. N.A, F.O., 367-18, 11.426, 03/03/1926.

Africa do Sul tinha aumentado de 24,5 para 32 milhões; ora só entre 1904 e 1905, a percentagem introduzida pelos dois portos de Lourenço Marques e da Beira combinados tinha passado de 10,5 para 12%.

A vantagem geográfica da linha de “Delagoa Bay”, associada ao diferencial de tarifas inerentes ao *Modus Vivendi*, produzia portanto “*extreme irritation*” nos governos autónomos, especialmente nos do Cabo e no Natal. O objectivo destes era dividir o volume do tráfico para o Rand em três quotas iguais, atribuindo assim à linha de Lourenço Marques um máximo de 33%. Para este efeito resultou, da conferência, uma proposta de tabela que se propunha introduzir a primeira grande alteração ao *Modus Vivendi* de 1901.

Quadro 6. Diferenciais de tarifas ferroviárias relativos à linha Joanesburgo-Lourenço Marques e propostas da Conferência de Joanesburgo

Tipo de trânsito	Durban e East London - Diferencial em vigor pelo M.V. de 1901 (sh. e pence)	Durban e East London - Redução proposta (sh. e pence)	Durban e East London - Redução proposta - %	Port Elisabeth - Diferencial em vigor pelo M.V. de 1901 (sh. e pence)	Port Elisabeth - Redução proposta (sh. e pence)	Port Elisabeth - Redução proposta - %
Normal	13. 4	-	-	21.8	-	-
Intermediário	15.0	10.0	33,3	23.4	15.0	35,7
Intermediário B	13.4	9.2	31,2	20.0	12.6	37,5
Matérias primas	13.4	9.2	31,2	20.0	12.6	37,5

National Archives, 367-18, 10.579, Confidential Print n° 849

Tratava-se de uma alteração significativa que reduziria pelo menos um terço do diferencial gozado até então pela linha de Lourenço Marques na chamada “Zona de concorrência”, definida à volta da

região de Joanesburgo. Os delegados do governo de Moçambique manifestaram, como seria de esperar, as suas reservas, mas recusaram vincular-se a qualquer decisão pelo que o assunto passou para esferas políticas superiores.

O governo português contestou o fundamento das propostas feitas em Joanesburgo e as negociações passaram a uma fase bilateral europeia. Foi resolvido reunir em Lisboa uma nova conferência de peritos, nomeados tanto pelo governo português como pelo Alto Comissário britânico para a África do Sul. Da reunião de Agosto de 1905, em Lisboa, surgiu uma nova proposta, que aceitava a tabela de Joanesburgo mas que o Foreign Office considerou imediatamente mais favorável aos interesses moçambicanos em quatro pontos:

- 1) restringia o acordo apenas às quotas do tráfico comercial marítimo, o que permitia acordos bilaterais governamentais em outro tipo de transacções;
- 2) estabelecia que as novas tarifas permanecessem inalteradas pelo menos durante 2 anos e meio e *que só pudessem ser alteradas se ficasse provado ter a percentagem do tráfico comercial do Rand via Lourenço Marques subido a mais de 40%*;
- 3) assegurava à via de Lourenço Marques um *mínimo* de 1/3 do tráfico, pelo que estipulava que as tarifas seriam também automaticamente alteradas se a quota mínima não fosse preenchida;
- 4) estabelecia a duração do acordo por cinco anos, sendo só então sujeito a revisão anual unilateral.

Tornava-se cada vez mais evidente que a discussão se fazia menos sobre uma tabela de tarifas e mais sobre percentagens do tráfico. Deste modo, a proposta dos peritos foi, compreensivelmente, considerada inaceitável pelos governos sul-africanos do Cabo e do Natal.

Parecia estar criado um impasse que, para o Foreign Office, era certamente mais ameaçador que para o lado português. Tinha-se tornado essencial para Londres que os conflitos entre as várias regiões sul-africanas, todas agora sob hegemonia britânica, se reduzissem ao mínimo possível. O objectivo político a médio prazo era a constituição de uma União Sul-africana, isto é, uma federação política de governos

coloniais autonómicos mas isso só poderia acontecer se os interesses do Transvaal não colidissem frontalmente com os das regiões não mineiras. No entanto, o governo de Londres sabia que, para tal, se tornava necessário desligar o nexu entre tarifas ferroviárias e recrutamento.²⁰ Se o Cabo e o Natal se mostravam irredutíveis relativamente aos interesses das suas administrações ferroviárias, as autoridades inglesas sabiam que o Transvaal o seria ainda mais relativamente à ameaça de ver cortado o seu fornecimento de trabalhadores moçambicanos. Ora, era precisamente aí que poderia desembocar o impasse. Na medida em que alterações unilaterais de tarifas significassem uma rescisão unilateral do *Modus Vivendi* de 1901, em vigor, estava nele contida uma verdadeira espada de Damocles sobre as minas, o artigo XIII:

O presente Modus Vivendi vigorará até à conclusão de um convénio definitivo. Pode, comtudo, ser denunciado por qualquer das partes por meio de notificação com um anno de antecedência.

Logo que o Modus Vivendi seja denunciado por qualquer das partes, o engajamento de indígenas da província de Lourenço Marques ficará ipso facto suspenso. (sublinhado não original)

Mais do que qualquer outro funcionário em Londres, o Alto Comissário britânico para a África do Sul tinha compreendido o alcance do que estava em jogo para o Transvaal, como se depreende do seu telegrama para o Colonial Office:

The views of His Majesty's Government about Chinese labour put the Portuguese Government in a stronger position than ever, because after the withdrawal of Chinese at least five-eighths of remaining labour supply would be from Portuguese sources. This fact will make Transvaal Government more than ever timid and necessarily so of touching Modus Vivendi, but the result is that the

²⁰ Nas palavras de Selborne para o Colonial Office: *During the past twelve months the breach between the British Colonies has grown wider and threatens to prove a serious obstacle to that policy of federation which I believe His Majesty's Government desires to encourage. I heartily wish that the two questions of labour supply and railway rates had never been mixed up, but I must deal with the facts as they are.* N.A., F.O., 367-18, 10.579, 26/02/1906.

*present form of denunciatory clause puts the whole of British South Africa at the capricious mercy of the Portuguese Government and the position is very humiliating*²¹

E relativamente ao argumento colocado pelo governo do Natal de que as autoridades de Moçambique precisavam tanto do dinheiro dos emigrantes regressados que nunca se atreveriam a accionar o artigo XIII, Selborne não tinha dúvidas:

*The Portuguese Government could stop the supply almost entirely if they wished, and they would certainly do so, in spite of the loss of revenue involved, because they know their loss would be small in comparison with the loss inflicted on the Trasvaal Mining Industry. Their attitude is not one of mere “bluff”. To hazard the continuance of the supply of Portuguese native labour by denouncing the Modus Vivendi at this moment, when the question of the Chinese labour is in the balance, would be an act of criminal folly. A step which would result in the collapse of the gold mining industry and consequently of trade throughout South Africa is one for which I am not prepared to take the responsibility and which Natal itself would bitterly regret in the end.*²²

Em 26 de Fevereiro de 1906, dada a necessidade de rapidamente encontrar uma solução, Selborne enviou a Londres, juntamente com as cópias dos despachos de contestação dos governos do Cabo e do Natal às conclusões dos peritos, um novo esboço de acordo. Este *Draft* - que Selborne propunha designar por *Modus Vivendi* de 1906 no caso de

²¹ N.A., F.O., 367-18, 5577, 01/01/1906

²² O carácter sintético e melodramático desta passagem justifica que aqui se apresente a sua versão traduzida:

O Governo português poderia parar a oferta quase inteiramente se o quisesse, e eles certamente o fariam, apesar da perda de rendimentos decorrente, porque sabem que a sua perda seria pequena em comparação com a perda infligida à indústria mineira do Transvaal. A sua atitude não é a de mero “bluff”. Arriscar a continuação da oferta de trabalho indígena português, no momento em que a questão chinesa está na mesa, seria um acto de loucura criminoso. Um passo de que resultaria o colapso da mineração de ouro e consequentemente do comércio de toda a África do Sul é um passo do qual não estou preparado para tomar a responsabilidade e de que o próprio Natal se arrependeria amargamente. N.A., F.O., 367-18, 10.579, 26/02/1906.

ser aceite – tentava estabelecer um compromisso entre os documentos das conferências de Joanesburgo e Lisboa.

Relativamente aos pontos mais sensíveis para os interesses do Cabo e no Natal, o *Draft* previa que:

- a) as alterações de diferenciais tarifários (que no essencial mantinham as conclusões da conferência de Joanesburgo) fossem efectuadas anualmente: aumentando-os, caso a via de Lourenço Marques baixasse a sua percentagem do tráfico para menos de 1/3, e diminuindo-os caso passasse a mais de 40%.
- b) o acordo fosse revisto anualmente e não ao fim de 5 anos;
- c) os dispositivos previstos em 1901 para o recrutamento, incluindo os emolumentos máximos per capita cobrados em Moçambique, *se mantivessem inalteráveis desaparecendo a anterior redacção do artigo XIII*, que autorizava a suspensão imediata do recrutamento após uma rescisão unilateral.²³

A reacção dos governos autónomos da África do Sul voltou a não ser favorável. De facto, a proposta de Selborne voltava a dar exclusivamente à via de Lourenço Marques quotas de tráfico garantidas, oscilando acima do terço: entre 33 e 40%. Relativamente a todas as outras ferrovias, esta continuava artificialmente favorecida, para além das suas vantagens naturais. Deste modo, por influência de Durban, o porto do Índico mais afectado por Lourenço Marques, o governo do Natal, declarou negociar apenas com base nas resoluções de Joanesburgo. Os restantes aceitaram que fossem reiniciadas as negociações com base no *Draft* do Alto Comissário.

Do ponto de vista britânico, a ordem de preferências estava estabelecida. O governo português deveria ser levado a aceitar: primeiro, os resultados de Joanesburgo (era o único acordo consensual para todas as colónias sul-africanas); no caso de tal não ser possível, o *Draft*; por fim, a considerar um último recurso, uma promessa.

²³ Era este o ponto mais sensível e Selborne assinalava que, no caso de o *Draft* não vigorar, “*a similar alteration must be embodied in any fresh agreement or any modification of the existing one*”. N.A., F.O., 367-18, 10.579, 26/02/1906.

Ei-la: se o impasse tinha vindo por uma via férrea, a solução poderia vir através de outra. O governo português tinha subscrito um empréstimo – “*at an exorbitant rate in Lisbon*” - para iniciar uma segunda ferrovia concorrencial ao Natal: a via da Suazilândia, que reduziria ainda mais a distância entre a *Delagoa Bay* e o Rand. O troço moçambicano seria levado até à fronteira da Suazilândia e daí deveria continuar até Joanesburgo com fundos do Transvaal. Sem esses fundos, que até então não tinham sido disponibilizados, ou mesmo se a linha procedente de Joanesburgo não se encontrasse com a linha eventualmente construída desde Lourenço Marques, todo o investimento português seria “*dead metal*”. Por indicação do seu cônsul geral na capital moçambicana, o Foreign Office tinha registado que em troca da construção de uma secção Suazilândia-Joanesburgo, entroncada no troço português, talvez Lisboa aceitasse as resoluções da conferência de Joanesburgo, mantendo ao mesmo tempo inalteradas as condições do recrutamento. A ser assim, haveria uma solução boa para todos – menos para o Natal, mais uma vez, que ainda hesitou antes de a recusar. Embora Londres soubesse que, uma vez dada plena autonomia ao governo do Transvaal, a via da Suazilândia seria construída de qualquer maneira, convinha fazer crer aos portugueses que assim poderia não ser e que no momento presente constituiria uma concessão importante.²⁴ Na correspondência trocada sobre esse assunto durante os meses de Abril e Maio de 1906, o governador de Moçambique, João Coutinho, foi mantido na incerteza sobre essa eventual construção (que necessitaria de ser aprovada pelo Conselho Inter-Colonial) e sobre o seu traçado²⁵.

Selborne chegou a depositar mais esperanças nesta sugestão do major Baldwin (o cônsul em Lourenço Marques) sobre a linha da Suazilândia do que no *Draft*, mas os altos funcionários do Foreign Office não as partilhavam: parecia improvável que a parte portuguesa trocasse, no momento, vantagens reais por hipotéticas.

Devido à decisão de efectuar a ronda negocial seguinte em Londres e à ausência, em Lisboa, de Soveral, o embaixador português, as

²⁴ N.A., F.O., 367-18, 15.183, minutas.

²⁵ Na opinião do Foreign Office, nessa correspondência, Selborne fora até demasiado taxativo na forma como diminuía as expectativas portuguesas sobre a construção de uma linha comum. N.A., F.O., 367-18, 23.053, especialmente o ofício confidencial de 11/05/1906.

conversações só foram retomadas em Julho²⁶. Nesta altura, a margem de manobra do governo central britânico estava tão reduzida que se sabe que, aquando de uma das demoras impostas por Lisboa com o argumento de consultar as autoridades de Lourenço Marques, o Foreign Office já discutia a hipótese de uma vaga adicional de *coolies* chineses²⁷.

Uma contribuição unilateral: as novas linhas

Seria através da construção de novas linhas ferroviárias, embora não a da Suazilândia, que o nó górdio do *Modus Vivendi* começou a ser desatado.

Como se viu acima, o artigo IV tinha-se tornado no fulcro da contestação ferroviária sul-africana visto vincular qualquer redução de tarifas a uma redução proporcional na linha Lourenço Marques-Rand. Em 12 de Julho de 1906, surgiu um dado novo. Uma decisão judicial de peritos (*Law Officers*), consultados pelo Conselho Inter-Colonial a respeito dos efeitos dessa cláusula sobre a recém-inaugurada linha Bethlehem-Kronstadt, no Orange, decidiu pela sua inaplicabilidade. A doutrina do parecer foi de que o Artigo IV *deals with the relation which existed between rates on lines to Transvaal before the war* e apenas a esta (sublinhado não original). Sendo assim, qualquer nova linha construída ou a construir *depois de 1901* estaria livre para estabelecer tarifas sem correr o risco de desencadear reduções proporcionais na linha de Lourenço Marques e, naturalmente, sem dar direito à denúncia do *Modus Vivendi* de 1901²⁸.

²⁶ Com grande furor dos governos sul-africanos. Segundo o do Natal, *as the portuguese authorities are profiting so largely by the delay in the negotiations, there is very little hope as a settlement in the near future unless some pressure is brought to them.* N.A., F.O., 367-18, 25.250, 15/06/1906.

²⁷ De notar que se tratava do mesmo governo que se tinha comprometido a repatriar os já existentes. Churchill parece ter também instado para que e para que tal não tivesse de acontecer, o acordo com Portugal *should be done quickly.* N.A., F.O., 367-18, 25.387, 25/06/1906.

²⁸ N.A., F.O., 367-18, 26.591. O parecer foi reafirmado na consulta de 11 de Agosto. N.A., F.O., 367-18, 28.112.

O governo de Londres reagiu com satisfação embora prudentemente visto estar ainda para vir a resposta portuguesa. No mês seguinte esta apareceu. Numa representação do Ministério do Ultramar, o governo português representava formalmente contra duas linhas que, entrando na “zona de concorrência de Joanesburgo”, se preparavam também para entrar na ilegalidade do artigo IV: a já mencionada Bethlehem Kronstadt e a Fourteen Streams Klerksdorp, na linha Cabo-Rodésia. Na primeira, ficaria o porto de Durban favorecido contra Lourenço Marques, na segunda, ficaria o Cabo contra o mesmo porto e ... Durban. Dividindo para reinar, a representação portuguesa mostrava como por detrás da linha dos caminhos de ferro do Cabo se perfilavam os interesses da “*poterosissima companhia De Beers*”, que a tinha financiado para servir a região diamantífera de Kimberley e de como as suas receitas se fariam à custa dos contribuintes do Transvaal²⁹.

Na verdade, um ponto não previsto pelas autoridades britânicas e cujos efeitos se seguiram à “liberalização” do artigo IV foi a preparação de uma guerra tarifária entre as outras duas principais empresas ferroviárias sul-africanas, a do Cabo e a do Natal. Em Setembro desse ano, Selborne fazia o ponto da situação: as tarifas das novas linhas tinham aumentado as possibilidades de uma denúncia portuguesa do *Modus Vivendi* e só a intervenção do Railway Committee, que controlava as políticas ferroviárias dos territórios sul-africanos, tinha impedido reduções unilaterais de tarifas do Cabo e do Natal.³⁰ Nada de bom para a projectada União ... sul-africana. Sabe-se igualmente que embora com segundas intenções, a representação do governo português não tinha errado ao apontar os interesses do Cabo como os grandes perturbadores do equilíbrio. Para justificar a sua intervenção de regulador tarifário, o relatório do Railway Committee mostrava como os C.G.R., as ferrovias do Cabo, não tinham respeitado as formalidades em vigor quando da alteração de tarifas e como a nova linha de Fourteen Streams iria prejudicar o Natal, desviando a maior parte do tráfego ocidental do Transvaal da linha de Durban para a do Cabo³¹.

²⁹ N.A., F.O., 367-18, 31.091, de 16/08/1906.

³⁰ N.A., F.O., 367-18, 32.376, telegrama de 13/09/1906.

³¹ Sendo certo que a igualmente nova linha de Bethlehem também iria desviar tráfego do Cabo, os C.G.R. seriam os grandes beneficiários das alterações de traçados. N.A., F.O., 367-18, 40.119, 03/08/1916.

Reconhecendo o perigo, o governo de Londres tentou ganhar tempo. Em correspondência reservada para o Alto Comissário, o Colonial Office reconhecia o agravamento do risco de denúncia do acordo, dado o facto de já ter sido comunicada ao governo português a nova interpretação do artigo IV e a amplitude das reduções anunciadas pelas novas linhas sobre a preferência de Lourenço Marques³². Com tal interpretação e tarifas, sabia-se que o *Modus Vivendi* se tornava *valueless to the Portugues*. Para o Foreign Office, a solução do momento seria tentar manter o *status quo*, pelo menos até à constituição de um governo autónomo no Transvaal (convinha que as responsabilidades de uma eventual denúncia não pudessem ser assacadas à metrópole) e até à realização de uma nova conferência colonial³³.

***Modus Vivendi* para quê?**

O relatório anual de 1906 dos Central South African Railways (C.S.A.R.), a companhia ferroviária do Transvaal, permite compreender melhor o que estava em jogo nesta concorrência entre linhas novas e já existentes.

Um ponto fundamental – evidenciado aliás pela análise que desse relatório fez o governador de Moçambique Freire de Andrade – é conhecer, para cada companhia ferroviária, a amplitude da diferença entre a receita e a tonelagem transportada. O quadro seguinte estabelece essa comparação relativamente às quatro companhias que serviam a zona de concorrência do Rand: para além dos C.S.A.R., do governo do Transvaal, a Cape Government Railways (C.G.R.), a Natal Government Railways (N.G.R.) e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques (C.F.L.M). Por zona de concorrência entendia-se área circundante a Joanesburgo (Vereeniging-Pretória-

³² N.A., F.O., 367-18, 32.378, telegrama de 21/09/1906. A representação portuguesa referia reduções do diferencial de tarifas que, por exemplo, na linha de Bethlehem atingiam – nas duas classes de bens intermédios e na matérias primas – respectivamente as percentagens de 137,5; 187,5; 1000%.

³³ Para alguns dos altos funcionários do Foreign Office, a responsabilidade de uma denúncia do *Modus Vivendi* até poderia ser apenas imputada ao Colonial Office, consideradas as instruções que fazia seguir para o Alto Comissário Selborne. N.A., F.O., 367-18, 40.119.

-Springs-Klerksdorp), onde entroncavam as linhas procedentes dos portos do Atlântico e Índico (o Transvaal não dispunha de portos). As receitas consideradas para cada companhia são as que resultam do tráfego combinado entre as várias linhas.

Quadro 7. Companhias ferroviárias entroncando na zona de concorrência e portos – receitas e tonelage em 1906

Companhia	Receita ferroviária (em £)	Portos correspondentes à rede ferroviária	Tonelage comercial importada pelos portos
C. S. A. R.	2.076.398	-	
C.G.R.	675.248	Cabo, Port Elisabeth, East-London	72.716/Toneladas
N.G.R.	692.528	Durban	176.820/Toneladas
C.F.L.M.	244.853	Lourenço Marques	292.937/Toneladas

A. Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, 1950, pp. 41 e 116

A leitura deste quadro mostra que não havia correlação entre a receita cobrada e a tonelage transportada. O caso mais paradoxal é o dos C.F.L.M: em 1906, 54,0 % da tonelage importada pelo Transvaal veio através de Lourenço Marques mas os respectivos caminhos de ferro receberam apenas 6,6% das receitas ferroviárias da zona de competência. *Seguramente, diante destas cifras, não haverá nada que justifique o continuarmos a ouvir falar da protecção concedida ao porto e caminho de ferro estrangeiro (L.M.)*, concluía Freire de Andrade.³⁴

A explicação é simples: não tendo o Transvaal ferrovias com porto próprio, cada tonelada de bens importados no Rand precisava de ser transportada através de, pelo menos, duas companhias ferroviárias. As receitas correspondentes eram evidentemente determinadas pela extensão do troço que pertencia a cada companhia e, relativamente às linhas da zona de concorrência, os C.S.A.R. detinham a secção mais extensa precisamente na via de Lourenço Marques.

³⁴ ANDRADE, 1950: 42

Quadro 8. Sistema ferroviário dos C.S.A.R. na zona de concorrência

Porto de origem	Milhas dentro dos C.S.A.R.	Milhas fora dos C.S.A.R.	Total de milhas da via	% dos C.S.A.R.
Port Elisabeth	49	666	715	6,9
East London	49	618	667	7,3
Durban	178	307	485	36,7
Lourenço Marques	341	55	396	86,1

Selborn, *A Review of the present mutual relations os British South African Colonies*
In, Freire de Andrade, Relatórios sobre Moçambique, 1950, p.60

Os 86% de via própria na linha de Lourenço Marques explicam porque razão o “*foreign port*” tinha a preferência do Transvaal. Cada tonelada de mercadoria importada pela “Delagoa Bay” dava aos C.S.A.R mais 1-12-00 libras que as entradas por Durban e mais 0-15-08 que as entradas pelas linhas do Cabo³⁵. Em 1906, os C.S.A.R. fizeram 48,5% da sua receita na linha de Lourenço Marques contra 26,3% e 25,3%, respectivamente nas vias de Durban e dos portos do Cabo³⁶. O Alto Comissário sabia bem que seria impossível levar um eventual governo autónomo do Transvaal a abdicar da utilização de uma via onde fazia mais do dobro das receitas em favor daquelas em que detinha, por exemplo, apenas 7% da propriedade da quilometragem³⁷.

Deve acrescentar-se que tanto o governo de Londres como o Alto Comissário e, evidentemente, as autoridades portuguesas, tinham consciência de que, no caso de uma guerra tarifária, os prejuízos maiores seriam sul-africanos. Eram as companhias do Cabo e do Natal que estavam pior preparadas para as reduções de receita³⁸.

³⁵ Estimando a receita que entre 1903-1906 os caminhos de ferro do Transvaal poderiam cobrar se substituíssem integralmente as suas importações via Durban ou portos do Cabo pelos CFLM, Freire de Andrade apresentou a cifra de 1.793.897 £. ANDRADE, 1950: 101.

³⁶ ANDRADE, 1950: 41.

³⁷ *To have asked the separate Transvaal railway administrations, on sentimental grounds, to encourage traffic to come in by a route which gave them a haulade of 49 miles, instead of by routes which, being shorter in themseleves, gave the Transvaal railways a haulage of 178 and 341 respectively, was out of the question.* ANDRADE, 1950: 53-54.

³⁸ Um dos comentários rascunhados no Foreign Office às propostas de Selborne foi: as

Quadro 9. Companhias ferroviárias – resultados operativos em 1905

Companhia	A – Receita bruta (£)	B – Encargos de exploração (£)	C – Resultados operativos (£)	C/A (%)
C. S. A. R.	5.364.619	2.817.928	2.546.691	47,5
C.G.R.	4.047.065	3.076.920	970.145	24,0
N.G.R.	2.052.487	1.265.003	784.484	38,4
C.F.L.M. ¹	289.156	135.843	153.313	53,0

¹ No relatório de Freire de Andrade os totais relativos aos C.F.L.M. vêm dados em escudos. Para efeitos de comparação de valores absolutos, estes foram convertidos em libras usando a média cambial do Anuário Estatístico (4\$793).

Freire de Andrade, *Relatórios sobre Moçambique*, 1950, p.130-132

Sendo assim, a conclusão para que convergiam os observadores mais informados do contexto do Rand, tanto britânicos como portugueses, era a da inutilidade de algum acordo do tipo do *Modus Vivendi*. A complementaridade entre o pólo mineiro do Rand e a economia de “serviços” do sul do Save era tão intensa que as ligações entre as duas regiões continuariam, com ou sem acordo.

Considerando, por exemplo, que o volume de tráfico constituía o objectivo principal das companhias ferroviárias, a rigidez portuguesa nas negociações sobre tarifas, foi várias vezes considerada “*short-sighted*” pelas autoridades britânicas.

For what is they look to? They look naturally to secure to Delagoa Bay a large share of the Transvaal traffic. They wish to secure that Delagoa Bay shall continue to receive the traffic to which its geographical position entitles it. That is the qui pro quo which they demand for their labour supply. But for that they need no treaty. For they may be sure that the future Transvaal Government will, in its own interests, secure to Delagoa Bay all that it can fairly demand,

far as I can see, all we can do is to threaten them with a rate-cutting war in the case of the Modus Vivendi being denounced. It is clear however that such a war would injure our neighbours more than theirs.

N.A., F.O., 367-18, 10.579

*since traffic over the eastern line is much the most paying to the Transvaal Government and certainly as cheap to the Transvaal consumer as that over any other line.*³⁹

Em apoio desta opinião está o facto de os negociadores portugueses terem, durante algum tempo, insistido num documento (o resultante da Conferência de Lisboa), no qual se estabelecia um máximo de 40% do volume do tráfego do Rand para a via de Lourenço Marques, quando nesse mesmo ano e no seguinte a percentagem dessa linha ultrapassaria os 50%.

Três anos de negociações falhadas para repor as vantagens de 1901 mas em que se verificou um surto de prosperidade para os CFLM, começaram também a convencer a parte portuguesa sobre a inutilidade de um acordo nos mesmos termos.

*O que é o Modus Vivendi e o que têm sido as conferências de caminhos de ferro? O primeiro deu a Moçambique o que lhe não podia tirar, e isso foi o reconhecer que o Transvaal, conquistado pelos ingleses, continuaria a manter tarifas que a prática livre de muitos anos tinha mostrado ao Transvaal independente serem-lhe as mais proveitosas; e ao mesmo tempo deu aos financeiros e accionistas ingleses a mão-de-obra sem a qual não poderiam trabalhar as minas de ouro. As segundas têm sido sempre reunidas e as suas decisões sempre tomadas contra Moçambique, a quem pouco e pouco se tem tirado todas as vantagens que o Modus Vivendi lhe dava, e isto em favor dos portos da África do Sul. Pois apesar de tudo isto, apesar de todos os esforços, e apesar de Portugal ser pobre e fraco, a força dos factos e das coisas é tal, que o trânsito por Lourenço Marques tem sempre aumentado.*⁴⁰

Mesmo admitindo que as tarifas preferenciais garantidas em 1901 poderiam, pelo menos, servir para que a “preferência natural” não fosse diminuída pelos fretes marítimos (mais elevados para Lourenço Marques que para os outros portos⁴¹), a experiência recente fazia prever que,

³⁹ N.A., F.O. 367-18, 40.119, Selborne para Elgin, 01/10/1906.

⁴⁰ ANDRADE, 1950: 58.

⁴¹ Freire de Andrade calculava que, antes de 1907, os fretes marítimos para Lourenço

mesmo abstraído da questão laboral, os interesses privados (menores tarifas) e públicos (maior receita ferroviária) do Rand continuariam a privilegiar o “*foreign port*”. A imprensa, tanto moçambicana como transvaaliana⁴² proporcionava frequentemente exemplos desta inclinação. O próprio Freire de Andrade, com responsabilidades governamentais directas estava tão convencido da fidelidade do Transvaal a Lourenço Marques que insistiu por mais do que uma vez na inutilidade de continuar a investir na modernização dos equipamentos portuários, por tal política atrofiar o desenvolvimento de outras infra-estruturas⁴³.

A evolução das estratégias negociais portuguesas começou portanto a derivar para o objectivo da obtenção da plena integração de Moçambique no mercado sul-africano. Deve notar-se que parte do articulado de 1901 que não tinha ainda levantado objecções (salvo alusões por parte do Natal, “*as usual*”) já estabelecia a entrada da aguardente de cana moçambicana no Transvaal nas mesmas condições da dos outros territórios sul-africanos (art.X) e que os bens em trânsito nos dois sentidos estavam iguados fiscalmente (art.XI). Esta terceira parte (adaneira) do acordo só se revelaria uma outra contradição séria durante a vigência do acordo de 1909, isto é, depois de ter começado uma forte concorrência zambeziana ao açúcar do Natal.

Marques fossem em média 2-6 shillings mais elevados que para os portos sul-africanos e que, com o cartel das companhias marítimas, a diferença pudesse passar para 5 sh. ANDRADE, 1949: 127-28; 1950:47.

⁴² Um exemplo de 1907, retirado de um artigo de um jornal partidário transvaaliano e reproduzido pela Tribuna, de Lourenço Marques: *O numero daquelles que comprehendem que o Transvaal não está disposto a sujeitar-se á dependencia de portos distantes, com sacrificio das immensas vantagens que lhe são offerecidas pelo mais proximo (Lourenço Marques), está augmentando de dia para dia.* O artigo terminava com estas palavras de ordem: *Aquelle que tentar despojar Lourenço Marques das suas vantagens geograficas, não só não é um bom africano (deveria ler-se afrikkaaner), como não é um bom transvaaliano.*

PERFEITO, 1909: 30-31

⁴³ ANDRADE, 1950:20-21. Sem falar na imprensa que veiculava os interesses não ferroviários: *Assim tem o resto da provincia sido sacrificado em beneficio exclusivo da capital, mas em beneficio mais aparente do que real, porque não assentando a prosperidade de Lorenço Marques numa base solida de desenvolvimento agricola ou industrial, elle se limita a servir de intermediario commercial ao Transvaal, que acompanha nas flutuações da sua prosperidade, ora cheio de vida, movimento e esperanças, quando ali se manifesta algum “boom”, ora decahindo e definhando com as dificuldades que aquella paiz atravessa.* in, *Jornal do Comercio*, 26-01-1909.

Para já, “Zollverein” e não “*Modus Vivendi*”, parecia tornar-se o nome técnico mais consensual para os interesses hegemónicos na parte portuguesa⁴⁴.

No entanto, a repetição de rondas negociais falhadas e a pressão da imprensa do Natal e do Cabo fazia, também, reaparecer em Lourenço Marques uma contradição menor mas sempre latente e que muitas vezes tinha acompanhado o desenvolvimento do mercado comum “lusotransvaaliano”: a hostilidade local ao recrutamento para o Rand.

Os capitais produtivos (agrícolas, industriais ou outros, com excepção do porto e do caminho de ferro) investidos a Sul do Save eram, sem dúvida, irrisórios comparados com as sociedades anónimas do Rand, do Orange ou mesmo da Rodésia.⁴⁵ Mas, numa conjuntura em que as práticas tradicionais do chibalo pareciam diminuir⁴⁶, tinham força suficiente para fazer chegar à imprensa e à opinião pública da cidade branca – esporadicamente ao Ministério do Ultramar – a sua oposição frontal a uma emigração que fazia elevar os salários para níveis muito superiores aos da procura local. Esta retórica podia tomar várias formas: desde a comiseração pela mortalidade (*duas vezes superior que nos chineses*⁴⁷) ou pela sinistralidade no Rand⁴⁸, à elaboração de planos agrícolas fantasistas (cultivo de 900.000 hectares de milho em Lourenço Marques).⁴⁹ Mesmo se apenas uma parte destas queixas correspondia a interesses reais que de facto eram prejudicados – o fracasso do algodão “branco” dos anos 1920 mostrou-o bem – pelo menos serviam para

⁴⁴ Como dizia um artigo – que o Foreign Office acusava de ter sido “encomendado” : *Esse Modus Vivendi tem sido apreciado e discutido unicamente sob o ponto de vista do caminho de ferro; parece esquecer-se que elle tambem trata da questão aduaneira, garantindo-nos uma franquia, que não tem dado os resultados que devia dar. E isso pela razão simples de que ninguém quer estabelecer negocios sob essa disposição do Modus Vivendi, que a cada momento pode ser denunciado.*
In, *Portugal em Africa*, n.º 149:231.

⁴⁵ ANDRADE, 1950; SANTOS, 1937.

⁴⁶ “Chibalo” é a designação ao sul do Save para trabalho forçado, a prestar tanto ao Estado como a particulares. Freire de Andrade pretendeu aboli-lo com a portaria n.º 917, de 07/12/1906. ANDRADE, 1950: 13-15.

⁴⁷ In, *Jornal do Comercio*, 08/03/1908.

⁴⁸ Eis Valente Perfeito a concluir uma descrição das condições de trabalho no quartzo aurífero: *E o que faz o governo portuguez? Consente, meus senhores! E fallam os nossos fieis alliados da escravatura de S. Thomé!*
PERFEITO, 1909: 27.

⁴⁹ In, *Jornal do Comercio*, 31-01-1908

manter a pressão sobre Londres e o Cabo. Apenas um exemplo, saído de uma entrevista concedida por um dos mais incondicionais adeptos da “complementaridade luso-transvaaliana” – Freire de Andrade:

A uma nossa interrupção sobre o importante rendimento da emigração dos pretos para as minas do Transvaal sua excellencia acode logo a dizer:

Sim, os pretos emigram em grande numero e trazem muito dinheiro, é certo. Mas elles ficam tambem em grande numero no Transvaal e os districtos vão-se successivamente despovoando, decrescendo com esse despovoamento a entrada de dinheiro na provincia.

Sendo a população de Inhambane e Gaza approximadamente de 700 mil almas, comprehendendo homens, mulheres e crianças e não havendo entre elles mais de 150:000 homens validos, é de prever que em curto periodo aquelles districtos terminem por se despovoar por completo. As estatisticas dizem-nos que ficaram no Transvaal, nos ultimos cinco annos, perto de 50 mil pretos; e se assim continuar a succeder, esta fonte de receita da provincia estancar-se-ha em bem curto prazo.⁵⁰

Conclusão

Aparentemente devido a esta bateria de interesses desencontrados, as negociações para a renovação do acordo de 1901 continuaram inconclusivas até 1909. O *Modus Vivendi* de 1906, como Selborne chamava ao seu *Draft*, nunca existiu e só três anos depois seria assinada a convenção que substituiu definitivamente o *Modus Vivendi* de 1901.

No entanto, convém não perder de vista onde estavam os interesses hegemónicos: do lado transvaaliano, o capital mineiro com o seu consumo de trabalhadores e de vias baratas e do lado português, as necessidades orçamentais do Estado colonial.

A partir daí, a evolução seguida pela correlação de forças aproximou-se do que, pessimisticamente, pensava o Alto Comissário sul-africano e otimisticamente, Freire de Andrade. Dada a dependência transvaaliana

⁵⁰ In, *Jornal do Comercio*, 24-04-1908 (entrevista original no *Diario de Noticias*)

do trabalho moçambicano e das vantagens naturais da Delagoa Bay, a parte portuguesa não perderia muito por esperar e voltou a ter juridicamente vantagens garantidas. No acordo de 1909 o artigo XXIII fixou o intervalo de oscilação da percentagem do tráfico via Lourenço Marques entre 50 a 55%, isto é, bem acima de qualquer documento discutido nas conferências ferroviárias de 1905-06⁵¹. Apesar dos protestos dos elos mais fracos (do lado sul-africano, sempre o Natal, do lado moçambicano, sempre o pequeno comércio e a pequena agricultura)⁵², a evolução natural seguiu o seu curso. Só então, depois de assinada a convenção de 1909, se reuniram as condições para realizar a União Sul Africana, o que efectivamente aconteceu... em 1910.

Esta não é a única forma de avaliar a importância dos mineiros moçambicanos. Convém ter presente que as relações imperialistas se faziam com vários pacotes negociais: sem a sua posição de *beati possidentes*⁵³ da força de trabalho moçambicana, dificilmente o governo português teria assegurado a cumplicidade do Foreign Office durante os longos anos da questão do *slave cocoa*, recorrente a propósito das ilhas de S. Tomé e Príncipe.⁵⁴

⁵¹ In, *Jornal do Comercio*, 22/04/1909

⁵² Sobre a agitação no Natal após a assinatura do novo *Modus Vivendi*, in, *Jornal do Comercio*, 20-04-1909

⁵³ A expressão é de Selborne. N.A., FO 367/18, 10.579, 26/2/1906.

⁵⁴ SANTOS, 2003.

Fontes

1. Fontes primárias

1.1. Manuscritos e impressos confidenciais

National Archives (N.A.) - Foreign Office (F.O.), pasta 367-18

1.2. Impressos

ANDRADE, Alfredo Augusto Freire de – *Relatórios sobre Moçambique*. Lourenço Marques, 1º vol., 1949; 2º vol., 1950

JORNAL DO COMERCIO, Lisboa, 1906-1909

MINISTERIO DOS NEGOCIOS ESTRANGEIROS - *Relatorios dos Consules de Portugal ácerca do Commercio em Geral colligidos e publicados por ordem do Ministerio dos Negocios Estrangeiros*. Lisboa, 1878.

PORTUGAL EM AFRICA, 1906

PERFEITO, J. C. Valente – *Lourenço Marques e o Transvaal – Modus Vivendi Tratado “lusó-Transvaaliano”*, Porto, 1909

SANTOS, Carlos Afonso dos – *Relatório do Govêrno do Distrito de Inhambane nos anos de 1931-1932-1933 e 1934*. Lisboa, Agencia Geral das Colónias, 1937

Bibliografia

CAPELA, José – *O imposto de palhota e a introdução do modo de produção capitalista nas colónias*. Porto, Afrontamento, 1977

COVANE, Luis António – *As relações económicas entre Moçambique e a África do Sul, 1850-1964. Acordos e Regulamentos principais*. Maputo, Arquivo Histórico de Moçambique, Estudos 6.

FERREIRA, A. Rita – *O movimento migratório de trabalhadores entre Moçambique e a África do Sul*. Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1963.

SANTOS, Maciel - *S. Tomé e Príncipe em 1905 – o relatório Nightingale e a “raiz do mal”*. Faculdade de Letras da U.P., 2003.