

L U Í S F R E D E R I C O D I A S A N T U N E S

O comércio com o Brasil e a comunidade  
mercantil em Moçambique (séc. XVIII)

Recebido em: 07/2006 \* Parecer: 08/2006

LUÍS FREDERICO DIAS ANTUNES: Doutor em História pela Universidade Nova de Lisboa.  
• E-mail: [luisfredantunes@netcabo.pt](mailto:luisfredantunes@netcabo.pt)

#### Resumo

A economia moçambicana setecentista, embora dominada pela elite comercial baneane proveniente de Diu e outras cidades indianas da região do Guzerate, conheceu, no último quartel do século XVIII, uma notável fase de expansão, graças à participação concertada dos comerciantes luso-africanos envolvidos no tráfico transoceânico de escravos para o Brasil. O objectivo principal deste artigo é, assim, o de perceber a génese do pequeno corpo mercantil afro-europeu em Moçambique e conhecer a extensa rede de relações comerciais que ligavam o Índico e o Atlântico.

Palavras-chave: tráfico de escravos, negreiros, Brasil, Moçambique.

#### *Abstract:*

*Though dominated by the Banya merchant elite from Diu and other Gujarati cities, Mozambique's economy in the last quarter of the 18th century has experienced a remarkable period of expansion, due to the concerted participation of Portuguese-African traders engaged in transoceanic traffic of slaves to Brazil.*

*Thus, the main purpose of this article is to understand the origin of this small Afro-European merchant body in Mozambique and to know the wide network of relationships linking the Indian and the Atlantic Oceans.*

*Keywords: traffic of slaves, negreiros, Brazil, Mozambique.*

#### *Citação:*

Antunes, Luís Frederico Dias. O comércio com o Brasil e a comunidade mercantil em Moçambique (séc. XVIII). *Dimensões*, n. 19 (2007), Vitória (ES), NPIH/Ufes, 207-220.

Como é sabido, a economia moçambicana setecentista foi dominada pela elite comercial baneane oriunda do Guzerate. Esse corpo mercantil indiano, altamente especializado, encontrava-se organizado na Mazania, uma estrutura de casta, fortemente marcada por preceitos religiosos, que decidia sobre os aspectos mais importantes da actividade económica e da vida social de toda a comunidade.

Pelo contrário, os comerciantes portugueses envolvidos no tráfico transoceânico de escravos para as Américas só no último quartel do século XVIII sentiram necessidade de actuar em sociedade.

O objectivo principal deste artigo é, assim, o de perceber a génese do pequeno corpo mercantil europeu em Moçambique. Tentaremos, por isso, conhecer as razões políticas e económicas que determinaram e facilitaram a sua organização, e procuraremos perceber como se estabeleceu uma longa e complexa rede de relações comerciais, qual o peso da crescente pressão do mercado atlântico, quais as alterações ocorridas na natureza das mercadorias africanas mais exportadas e, finalmente, qual a intensificação do tráfico negreiro na costa oriental africana.

\* \* \*

Só a partir de 1761, quase uma década depois do início do processo de autonomia administrativa de Moçambique em relação ao Estado da Índia, a Coroa começou a importar-se seriamente com a criação e segurança de um grupo de mercadores e armadores radicados em Moçambique, que estava interessado no comércio com a Índia e no comércio entre a ilha de Moçambique e os portos seus dependentes, nomeadamente, Quelimane, Sofala, Inhambane e a região da Zambézia<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Fritz Hoppe, *A África Oriental Portuguesa no tempo do Marquês de Pombal (1750-1777)*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1970, pp.161-171; Luís Frederico Dias Antunes, *O Bazar e a Forta-*

A análise desse facto deve ser feita em dois níveis complementares: ao nível da política legislativa e ao nível da política económica.

Do ponto de vista da política administrativa, a Coroa examinou, nas “instruções gerais dadas a Calixto Rangel Pereira de Sá, em 1761<sup>2</sup>,” as matérias relacionadas com a organização e centralização dos serviços que gerem os negócios públicos na capital com a clara intenção de ordenar as finanças e o comércio por forma a combater a fuga fiscal e obter maiores receitas alfandegárias, propósitos que iriam contribuir para a criação de um grupo mercantil relativamente organizado, duas décadas mais tarde. Os governadores de Moçambique passaram a eleger como principais objectivos da sua administração, a intensificação da actividade comercial de modo a reforçar posições e influência nas rotas conhecidas e tradicionais, e a atenção dada à política de boa vizinhança e entendimento com as principais autoridades autóctones, de modo a estimular o tráfico regular na região costeira e nos sertões da Macuana e da Zambézia. Simultaneamente, procuravam cercear ao máximo o comércio por conta própria realizado pelos funcionários da administração régia e pelo clero, porque, a coberto do exercício das suas funções, cometiam irregularidades e facilitavam a ocorrência de inúmeros actos de corrupção. Travar esse tipo de comércio era uma tarefa difícil, na medida em que a administração e o clero moçambicano eram remunerados em panos indianos, mercadorias consideradas indispensáveis por constituírem a moeda-padrão com a qual tudo se comprava, desde escravos até ao ouro, passando pelo marfim.

Ainda no domínio legislativo, a Coroa instaurou, em 1761, a liberdade para todos os súbditos portugueses da Ásia, América e Europa comerciarem em Moçambique, licença esta que também lhes permitia escalar os portos da Baía e do Rio de Janeiro, no regresso à metrópole. Por lei, as mercadorias ultramarinas teriam, então, de ser desembarcadas e encaminhadas para os ar-

---

*leza em Moçambique: a comunidade baneane do Guzerate e a transformação do comércio afro-asiático (1686-1810)*, Lisboa, FCSH, UNL, dissertação de Doutoramento em História, 2001, pp.238-243; José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique. 1733-1904*, Edições Afrontamento, Porto, 2002, pp.138-141.

<sup>2</sup> As instruções dadas ao Senhor Calixto Rangel Pereira de Sá, governador e capitão general de Moçambique, em 7 de Maio de 1761, foram executadas por João Pereira da Silva Barba porque o referido governador morreu durante a viagem para Moçambique. Sobre esta matéria veja-se José Rui de Oliveira Pegado e Silva, *A primeira carta orgânica de Moçambique (1761)*, Tese de licenciatura da Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa, 1957.



mazéns da alfândega situadas na ilha de Moçambique. Igualmente por força da lei, embora se saiba que esta foi frequentemente desrespeitada, os navios estrangeiros estavam obrigados a recolher aí as mercadorias de exportação. Uma das principais disposições das “instruções gerais de 1761” foi a entrega do exclusivo comercial entre a ilha de Moçambique e os portos subalternos aos comerciantes e armadores residentes na colónia. De acordo com essa política, alguns comerciantes portugueses e baneanes procuraram renovar gradualmente a frota de cabotagem, não só através da reconstrução dos seus navios com peças adquiridas em leilões, provenientes de embarcações consideradas incapazes de navegar<sup>3</sup>, mas, também, através da construção de pequenas embarcações em Moçambique e da aquisição de uma corveta construída em Damão, em 1775<sup>4</sup>.

Do ponto de vista económico o conjunto de medidas desenvolvidas nas instruções gerais de 1761, nomeadamente a concentração e organização das alfândegas e a liberdade de comércio para todos os súbditos da Coroa portuguesa que quisessem negociar nos portos moçambicanos, concorreu para a transformação da ilha de Moçambique numa plataforma giratória de mercadorias e homens, convertendo-a num grande centro económico e comercial. Em relação à evolução urbanística, o incremento de toda a actividade comercial e o afluxo de avultadas somas em dinheiro provenientes do tráfico de escravos em grande escala com as ilhas francesas do Índico e com o Brasil, foram os elementos que mais contribuíram para a ampliação e renovação da ilha de Moçambique e para o desenvolvimento dos estratos da sociedade que mais directamente lidavam com o comércio marítimo<sup>5</sup>.

Ao mesmo tempo que a organização e centralização dos serviços administrativos na capital, exigiram a construção e adaptação de edifícios públicos, nomeadamente, a ampliação do Colégio dos Jesuítas para a residência dos Capitães-Generais (1760), a construção de casas da Câmara (1781) e a reconstrução do

<sup>3</sup> AHU, Moç., «Leylão que se procedeo nesta Capital dos effeitos do Navio Corsario Nossa Senhora do Livramento, e São Jozé, que na barra desta capital naufragou», 22.7.1773, cx.30, doc.27.

<sup>4</sup> AHU, Moç., «Pedido de Amarchande Madougi para lhe ser entregue a folha de contas da despesa que teve com a construção da corveta em Damão», 17.6.1775, cx.31, doc.42.

<sup>5</sup> José Capela, *O Escravismo Colonial em Moçambique*, Edições Afrontamento, 1993; Luís Frederico Dias Antunes, «Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro, 1808-1820», in Fátima Gouvea, Fernanda Bicalho e João Fragoso (org.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001, pp.379-420.

cais, também a afluência de mercadores franceses e brasileiros que iam dominando os grandes circuitos do comércio ultramarino português dinamizaram a construção, a compra e o aluguer de habitações e armazéns para guardar escravos.

No entanto, convém ter presente que todas estas medidas de carácter legislativo constituíram, no essencial, uma resposta do estado, uma reacção reguladora do estado em relação ao incremento da actividade mercantil indiana e à forte pressão dos traficantes negreiros franceses e brasileiros nos principais portos de África oriental sob domínio português.

Na verdade, foi o tráfico de escravos realizado de forma intensa e sistemática pelos franceses, a partir da década de 1740, e, em menor escala, pelos brasileiros, duas décadas depois, que fortaleceu a capacidade financeira de um pequeno conjunto de comerciantes e funcionários da administração colonial permitindo-lhes fixar-se e organizar-se em corpo mercantil cada vez mais especializado<sup>6</sup>.

No que respeita aos traficantes negreiros vindos do Brasil podemos dividir a sua actuação em duas fases distintas: uma primeira fase, que grosso modo vai de 1750 a 1790, e uma outra que cobre o último decénio do século XVIII e se prolonga até à abolição da escravatura, em 1842.

Para o objecto em análise, para entender o papel dos traficantes brasileiros na construção do corpo mercantil moçambicanos, só nos interessa a primeira fase, período em que os negociantes cariocas e baianos partiam em navios para África oriental sem terem percebido que este mercado era bem diferente do de África ocidental, em que tradicionalmente desenvolviam a sua actividade<sup>7</sup>. Isto é, transportavam mercadorias que não tinham grande saída em Moçambique, razão pela qual, na época, as autoridades diziam que a maioria dos negociantes oriundos da América portuguesa faziam viagens ruins. Para usar as suas próprias palavras, eles “iam a se perder” porque transportavam “cadeiras, cómodas e outros traste e géneros da Europa”, mercadorias que dificilmente se conseguiam vender em Moçambique e quando se vendiam era demasiado tarde para os navios retornarem ao Brasil em segurança, no mesmo ano<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Luís F. D. Antunes, *O Bazar e a Fortaleza em Moçambique...*, p.154 e pp.237-238.

<sup>7</sup> Luís F. D. Antunes, «Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)», in Maria Fernanda Bicalho e Vera Ferlini (org.), *Modos de Governar. Ideias e Práticas Políticas no Império Português. (Séculos XVI a XIX)*, Alameda Casa Editorial, São Paulo, 2005, p. 212.

<sup>8</sup> AHU, *Moç.*, cx.27, doc.73, 19.8.1767.

Passa o exagero desta opinião, a verdade é que nem todas as viagens realizadas por navios brasileiros recolhiam lucros suficientes para os riscos a que os capitais investidos estiveram envolvidos. Para reduzir as probabilidades de perdas ocorridas nas viagens transoceânicas e para aumentar os ganhos do tráfico de escravos, os negociantes passaram a utilizar outras estratégias. Em muitos casos passaram a completar a carga de escravos com outras mercadorias, em especial com têxteis indianos mais baratos do que os que geralmente lhes chegavam por via da *carreira da Índia*. Em outros casos estabeleciam parcerias com o Estado. Eram pagos para transportar degredados e militares para Moçambique ficando autorizados a retornar pela costa brasileira com carga de escravos e cauril.

Também em algumas situações, os negociantes que seguiam do Brasil para Moçambique foram autorizados a envolverem-se no comércio de cabotagem da África oriental. Foi o que aconteceu em 1761 com José Francisco da Fonseca, capitão da corveta S. Miguel o Anjo, que depois de vender uma das lanchas do seu navio, decidiu fixar-se em Moçambique, possivelmente em Inhambane. Envolveu-se no comércio interno, e fez fortuna no aluguer da corveta, no transporte e no tráfico de escravos, víveres e marfim dos portos da Zambézia para a capital. À data da sua morte, em 1782, Francisco da Fonseca ocupava o cargo de capitão-mor e juiz de Manica, vila que ficava nos confins do sertão zambeziano, e possuía um património considerável composto de objectos de ouro e prata, escravos, tecidos e, coisa rara, uma interessante e valiosa biblioteca<sup>9</sup>.

De igual modo, em 1763 ou 1764, António Lopes da Costa e João Antunes de Araújo e Lima, dois dos mais influentes homens de negócio da praça carioca, decidiram estabelecer-se em Moçambique e aí constituir uma sociedade para os tratos que desenvolviam, não só em diversos portos da costa brasileira, mas, também, em Moçambique e na Índia.

Pensada para o resgate de escravos de longa distância, esta sociedade que ficou conhecida pelo nome de *Casa do Rio de Janeiro*, viu-se obrigada igualmente a envolver-se no comércio interno de Moçambique, dado que as mercadorias que enviava para o “tráfico de almas”, para além de desajustadas não conseguiam concorrer em qualidade e preços, com os tecidos indianos e com as armas e patacas trazidas pelos franceses.

<sup>9</sup> AHU, *Moç.*, «Inventário dos bens do defunto José Francisco da Fonseca, governador e capitão-mor da feitoria de Manica», 25.10.1782, ex.40, doc.17. Cf. Luís F. D. Antunes, «Viver à europeia em África. Quotidiano e Conforto em Moçambique setecentista», texto em construção.



Como sublinhámos atrás, nesta primeira fase as fontes evidenciam uma relativa falta de conhecimento por parte dos negociantes brasileiros relativamente às especificidades do mercado moçambicano, facto que os impedia de promover a introdução de outros produtos brasileiros, em alternativa aos tecidos indianos, que estavam nas mãos dos baneanes e que serviam de moeda de troca no comércio de Moçambique. Só a introdução nesse mercado de outras mercadorias brasileiras, caso por exemplo do tabaco, poderia produzir importantes lucros no exercício da sua actividade comercial. Só a partir de 1776 é que foram expedidas para Goa remessas de tabaco directamente provenientes da Baía com recurso a navios especificamente fretados para o efeito e não já, como até aí, nos porões das naus da *Carreira da Índia*<sup>10</sup>. As fontes setecentistas moçambicanas denunciavam, por outro lado, a entrada de tabaco de contrabando em Moçambique, transportado em navios de negreiros brasileiros, cujos montantes ignoramos.

Na realidade, a *Casa do Rio de Janeiro* deu um importante contributo para a constituição de um pequeno grupo armador que ajudasse no desenvolvimento do comércio interno da colónia, na medida em que, até meados do século XVIII, Moçambique não dispunha de embarcações em número suficiente para fazer face à crescente demanda de escravos e marfim levada a efeito por comerciantes franceses e indianos<sup>11</sup>.

Este pequeno núcleo surgido na ilha de Moçambique na viragem da década de 1760 para a de 1770, em resultado do intenso tráfico de escravos suscitado por negreiros franceses, foi também dinamizado pela organização de uma carreira de comércio regular entre a capital e a Baía de Lourenço Marques, na região sul da colónia.

Convém aqui lembrar que eram os baneanes indianos que dominavam toda a actividade económica em Moçambique – relegando para uma posição subalterna os negociantes nativos e os poucos portugueses. Estes, aliás, estavam praticamente confinados aos pequenos negócios que efectuavam sob a capa dos cargos que exerciam na administração pública e ao contrabando exercido na navegação que se fazia ao longo da costa.

<sup>10</sup> Luís Frederico Dias Antunes, «Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro», in João Fragoso e outros, *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, pp. 387-388; A.J.R. Russell-Wood, «A Dinâmica da Presença Brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX», *Topoi*, 3, Rio de Janeiro, Setembro de 2001, p. 17-25.

<sup>11</sup> AHU, *Cod.* 1335, 4.11.1771, fol. 257v.



Nos inícios da década de 1770, tanto os membros do Senado da Câmara de Moçambique como o governador Pereira do Lago, concluíram que o número de portugueses com capacidade financeira para investir em bens de raiz e na actividade comercial continuava a ser muito reduzido.

Segundo os membros do Senado, a existência de poucos “homens de chapeo” portugueses com influência na esfera económica, devia-se exclusivamente à actividade dos comerciantes hindus e muçulmanos da Índia que, depois de se terem apoderado de todos os ramos e géneros de comércio, fosse ele grossista ou retalhista, de têxteis, marfim, comestíveis ou ouro, tornaram-se proprietários de casas e palmares que antes pertenciam a portugueses e passaram a dominar todo tipo de actividade bancária e seguradora<sup>12</sup>. Para Pereira do Lago, o diminuto número de comerciantes portugueses e a inexistência de um corpo mercantil que os organizasse, devia-se ao fraco espírito empreendedor e ao desinteresse dos seus membros em permanecer na colónia mais que o tempo necessário ao seu enriquecimento. De acordo com o referido governador de Moçambique a situação que se vivia no seio dos comerciantes portugueses revelava um profundo contraste com o que sucedia entre os comerciantes indianos que eram conhecidos pela perseverança profissional e pela forte corporação mercantil que os defendia, pelo menos desde meados do século XVIII.

Quais serão nos mercadores Portuguezes, que os seus adquiridos, e remessas tenham outra idea, que não seja Portugal: (...) [existem] quatro Portuguezes sem spirito de ariscar, e com pouco que perder, desejando azas nos pés para voarem daqui, e sem amor a Conquista, como se poderia conservar todo este Dominio de Sua Magestade nem ter rendimento na sua Alfandiga<sup>13</sup>.

O aumento do número de mercadores portugueses e o primeiro esboço de um corpo mercantil só se tornaria visível, a partir de finais da década de 1770 e

<sup>12</sup> AHU, Cod. 1332, «Copia da carta escripta por este Senado da Camara ao Illustrissimo e Excelentissimo Senhor Marques de Pombal primeiro Ministro, e Secretario de Estado dos negocios do Reyno», 17.8.1772, fl.85v.

<sup>13</sup> *Idem, ibidem.*, Um ano mais tarde, em carta dirigida ao Marquês de Pombal, o governador Pereira do Lago reafirma essa opinião declarando que «os homens de chapeo chamados Portuguezes, os que pizão estas Terras he unicamente athé enriquecerem com muito mayores viuas, (...) e os que aqui parão, hé porque se cazarão quando não tinham nada, tendo o corpo na Africa, e a Alma na Europa, esperando somente por avizos e Decretos para voarem daqui». (cf. AHU, Cod. 1332, «Carta escripta ao Illustrissimo e Excelentissimo Senhor Marques de Pombal, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Reyno», 15.8.1773, fol.80v.

no início da década de 1780, com a expansão do tráfico de escravos desenvolvido pelos franceses das Mascarenhas e pelos brasileiros na costa oriental africana, especialmente na ilha de Moçambique, nas Querimbas e em Quelimane.

Entre 1781 e 1790, tinham sido exportados em navios portugueses vinte e três mil cento e cinquenta e um escravos<sup>14</sup>, enquanto que durante os anos de 1787 a 1790, tinham saído vinte e três mil setecentos e quarenta e dois escravos em navios estrangeiros. Assim, nos últimos quatro anos da década de 1780, teriam sido legalmente exportados em navios estrangeiros e portugueses cerca de nove mil cativos moçambicanos por ano. Se aceitarmos que cada navio transportava em média cerca de duzentos escravos<sup>15</sup>, concluímos que entre 1787 e 1790 os armadores portugueses teriam que preparar os seus navios para efectuarem catorze a quinze viagens por ano, a maioria das quais em direcção às ilhas francesas do Índico.

Comparativamente com o período de 1753 a 1780, para o qual apenas dispomos de estimativas, verificamos um aumento total no volume de tráfico de cerca de 40%<sup>16</sup>.

O acréscimo do tráfico de escravos a partir de 1783, não só proporcionou aos armadores e comerciantes portugueses grandes somas em dinheiro que lhes permitiram alcançar a influência económica que até aí não desfrutavam, como, também, acelerou a transformação da principal actividade dos comerciantes baneanes no domínio do comércio de marfim, alargando-a à banca e ao financiamento dos negócios, e contribuiu para a deslocação do comércio de marfim que se realizava na conturbada região da Macuana para Mombaça e Quíloa na costa sualí, onde se manteve particularmente activo com o porto de Bombaim, durante todo o século XIX<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> AHU, Moç., «Mappa da importancia das fazendas, marfim, ouro, escravos e patacas que segundo as Pautas desta Alfandega se despacharão nela, em cada ano por entrada, e saída desde o de 1781 até o de 1790», Set.1796, cx.75, doc.71. Sobre a matéria veja-se Alexandre Lobato, *História do Presídio de Lourenço Marques, vol. II, 1787-1799*, Estudos Moçambicanos, Lisboa, 1960, pp.356-361; Allen F. Isaacman, *Mozambique - The Africanization of a European Institution - The Zambezi Praios (1750-1902)*, The University of Wisconsin Press, Londres, 1972, p.86; e, José Capela, *O escravismo colonial ...*, p.131.

<sup>15</sup> AHU, Moç., «», 25.1.1770, cx.30, doc.7. Os quatrocentos e trinta e um escravos negros que foram transportados em duas corvetas francesas para as ilhas Maurícias importaram em quarenta e três mil cruzados e quarenta mil réis. Cada navio carregaria cerca de duzentos e quinze escravos, cujo valor unitário rondaria os 100 cruzados.

<sup>16</sup> José Capela, *ibidem*.

<sup>17</sup> Abdul Sheriff, «Ivory and Commercial Expansion in East Africa in the nineteenth century», in Gerhard Liesegang, H. Pasch e A. Jones (eds.), *Figuring African Trade — Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade of Africa (1800-1913)*, Dietrich Reimer Verlag, Berlim, 1983, pp.423-426 e pp.444-449.

No início de oitocentos, estamos perante uma classe completamente distinta da que continuava a dominar a sociedade fundiária ligada aos *prazos* da Zambézia. Esse grupo de mercadores possuía recursos para armar navios negreiros e viajar para as Maurícias e para a América. Em 1801, dos 14 navios utilizados no comércio externo moçambicano, 5 deles - propriedade de Joaquim do Rosário Monteiro, Valério José Pereira e C.<sup>ia</sup>, Eleutério José Delfim e Carlos José Guezi - estavam envolvidos no tráfico de escravos para o Brasil e região platina. Em conjunto esses navios somavam 1.140 toneladas, representando cerca de 38% da tonelagem de todos os navios que se dedicavam ao comércio de longa distância<sup>18</sup>. Os outros navios dedicavam-se ao comércio com a Índia, com as Ilhas francesas do Índico e, ainda, ao comércio de cabotagem, tanto de marfim como de víveres. Cinco pertenciam aos indianos Subachande Sauchande e C.<sup>ia</sup>, Velgi Darsi e C.<sup>ia</sup>, e a Rafibai Rassulbai, enquanto que os restantes eram propriedade de João da Silva Guedes, Domingos Leite e C.<sup>ia</sup> e José Francisco Ribeiro.

Este núcleo mercantil integrava ainda outros indivíduos que se serviam dos cargos políticos e administrativos, desde o Governador geral da colónia até ao fiscal das alfândegas, passando pela inspector das cargas e pelos angariadores de escravos, para intervir directamente nesse comércio. Entre as famílias de negociantes destacavam-se entre outros, os Rosário Monteiro, os Silva Guedes, o Ferreira da Graça, os Costa Portugal e os Cruz e Almeida.

Os Rosário Monteiro, o pai Joaquim e o filho Eleutério, que eram os mais importantes armadores e negreiros, detentores de avultados capitais de giro e que ocuparam durante décadas o cargo de selador da alfândega.

Também a família Silva Guedes, o pai João ocupou durante longo tempo o cargo de escrivão da alfândega da capital, enquanto que o primogénito Vicente foi secretário do governo e, mais tarde, escrivão-mor da colónia. Participou no tráfico de escravos com as Maurícias e o Brasil, pelo menos desde a década de 1780, transformando-se, juntamente com o goês Joaquim do Rosário Monteiro, num dos maiores comerciantes de escravos e armadores da ilha de Moçambique<sup>19</sup>. As ligações de amizade, familiares e de companhia dos Guedes com os Ferreira da Graça e os Costa Portugal foram fortes. João da Silva Guedes foi compadre do negociante Francisco Ferreira da Graça e de D. Josefá da Costa Portugal, por

<sup>18</sup> AHU, Moç., «», 21.8.1801, cx.82, doc.33.

<sup>19</sup> AHU, Moç., «Relação dos habitantes de Moçambique, no ano de 1830», 18.1.1830; AHU, Maço 15, século XIX; AHU, Maço 26, 12.3.1832.



se padrinho de baptismo do seu filho João, nascido em Setembro de 1803<sup>20</sup>. As relações de parceria entre João da Silva Guedes e aquelas famílias recuavam ao tempo dos avós do seu afilhado. Na realidade, João da Silva Guedes tinha sido sócio de José Joaquim Ferreira da Graça e de José Joaquim da Costa Portugal, na sociedade que se pretendia constituir na praça de Moçambique para dinamizar o comércio da colónia, no final da década de 1770<sup>21</sup>.

Na família de Cruz e Almeida, destacamos o patriarca António que foi escrivão da Junta da Fazenda e um dos maiores armadores e negociantes de escravos. Com navios próprios e fretados, repartiu os seus negócios por locais tão distintos quanto as Mascarenhas, Cabo da Boa Esperança, os portos do Brasil e Montevideo. Em 1808, António da Cruz e Almeida ocupou o cargo de juiz ordinário. Possuiu dois navios matriculados no Rio de Janeiro, um dos quais, o *Feliz Dia*, foi construído no próprio Brasil; seu filho Vitorino, capitão e piloto, foi um reputado negreiro<sup>22</sup>. A família de António Cruz e Almeida manteve laços estreitos e de diversa natureza com o governo de Moçambique. Na verdade, enquanto a sua filha, Dona Juliana da Cruz e Almeida, estava casada com o secretário do governo, Francisco da Costa Lacé, ele próprio prosseguia os seus negócios associado ao governador Francisco de Paula Albuquerque Cardoso<sup>23</sup>.

Destacaram-se, ainda, os negociantes José Henriques da Cruz Freitas, oficial de marinha envolvido no tráfico transoceânico; João Francisco Ribeiro, capitão de navios que operavam na rota americana, tendo sido procurador no Rio de Janeiro dos interesses do escravista Joaquim do Rosário Monteiro. Finalmente, poder-se-ia acrescentar ainda o negociante Henrique Gaio e os governadores Pereira do Lago (1765-1779), Melo e Castro (1786-1793) e Sousa Coutinho (1793-1797)<sup>24</sup>.

Convém, no entanto, realçar que não obstante estarmos em presença de um grupo mercantil completamente distinto do que continuava a dominar a

<sup>20</sup> Francisco Santana, *Documentação Avulsa Moçambicana do Arquivo Histórico Ultramarino*, vol. 1, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1964, p.283.

<sup>21</sup> ANTT, *Ministério do Reino*, Relação dos homens de negócio da praça de Moçambique e seus respectivos cabedais interessados no plano de comércio elaborado por Diogo Guerreiro de Aboim, 24.8.1779, Maço 604, Caixa 707; AHU, *Moç.*, «Alvará que criou a Corporação de comerciantes de Moçambique», 22.3.1783, cx.41, doc.38.

<sup>22</sup> José Capela, *O escravismo colonial ...*, pp.179-180.

<sup>23</sup> Maria Eugénia Rodrigues, *Portugueses e africanos nos rios de Sena: os prazos da coroa nos séculos XVII e XVIII*, Lisboa, FCSH, UNL, dissertação de Doutoramento em História, 2002, p.520.

<sup>24</sup> José Capela, *O tráfico de escravos ...*, pp.144-151; Idem, *O Escravismo colonial ...*, pp.168-180.



sociedade fundiária ligada aos prazos da Zambézia, os comerciantes mais ricos da ilha de Moçambique também procuraram obter património e adquirir estatuto social através da compra de terras<sup>25</sup>.

Temos o caso de João da Silva Guedes e de José de Araújo Lima, sócios no tráfico de escravos e homens com dinheiro suficiente para se tornarem proprietários de terras e outros bens de raiz nas freguesias de Moçambique e Cabaceiras<sup>26</sup>. Silva Guedes procurou adquirir terras mais próximas da costa, junto a Sena e Quelimane. Arrematou em leilão o palmar Chocane que foi da prazeira D. Catarina de Faria Leitão, em Quelimane<sup>27</sup>, e o palmar que pertenceu ao arruinado Francisco Brum, feitor dos Rios de Sena<sup>28</sup>, por 620 réis e 2 contos 256 mil e 400 réis, respectivamente. Desde o início da década de 1790, estas terras tornaram-se ainda mais valiosas por se situarem junto à povoação de Quelimane, local de confluência das mais importantes rotas negreiras da Zambézia e porto exportador de escravos para mercados ultramarinos. Para a sua filha, Dona Maria Rita de Sousa Guedes, adquiriu o prazo Chemba. João da Silva Guedes, casado com Rosaura Maria Monteiro, dedicou-se com afinco na educação dos seus filhos, enviando dois filhos para estudarem em Lisboa e o mais novo, David, foi enviado para o Rio de Janeiro para aí completar os estudos académicos, quando a corte se mudou para o Brasil.

Outro exemplo foi o caso de Dona Juliana, a filha de António Cruz e Almeida, que recebeu do governador de Moçambique, Albuquerque Cardoso, a carta de aforamento das valiosas terras da Gorongoza, como pagamento das enormes dívidas que este contraíra junto de seu pai.

Tratava-se, no fundo, de uma vasta teia de famílias que, detendo alguns dos principais cargos da administração pública em Moçambique e encontrando-se ligadas entre si por laços de consanguinidade, ou outros, acabaram por dominar ao longo do período o tráfico de escravos para a América do Sul e detiveram um papel significativo no comércio de panos indianos. Neste particular, e não obstante sabermos que a sua acção era levada a cabo em conjunto com os baneanes,

<sup>25</sup> Allen F. Isaacman, *Mozambique – The Africanization ...*, pp.57-60; Maria Eugénia Rodrigues, *Portugueses e africanos...*, p. 522.

<sup>26</sup> AHU, *Cod.1564*, «Auto da venda e arrematação do palmar soquestrado pela Fazenda Real a Francisco Brum, feitor que foi dos Rios de Sena», 20.10.1789.

<sup>27</sup> AHU, *Cod. 1564*, «Auto de venda dos palmares da defunta Catherina de Faria Leitão, na villa de Quilimane», 20.10.1789.

<sup>28</sup> AHU, *Cod.1564*, «Auto de Arrematação dos Dizimos dos distritos das tres freguesias desta villa de Mossambique e das Cabaceiras por tres annos de 1788, 1789 e 1790», 6.12.1787.

importará que novos estudos sobre a temática venham a surgir, por forma a melhor se conhecerem os meandros dessa ligação. **H**

## BIBLIOGRAFIA

- Antunes, Luís Frederico Dias, *O Bazar e a Fortaleza em Moçambique: a comunidade baneane do Guzerate e a transformação do comércio afro-asiático (1686-1810)*, Lisboa, FCSH, UNL, dissertação de Doutoramento em História, 2001.
- Antunes, Luís Frederico Dias, “Têxteis e metais preciosos: novos vínculos do comércio indo-brasileiro, 1808-1820”, in Fátima Gouvea, Fernanda Bicalho e João Fragoso (org.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2001, pp. 379-420
- Antunes, Luís Frederico Dias, “Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)”, in Maria Fernanda Bicalho e Vera Ferlini (org.), *Modos de Governar. Ideias e Práticas Políticas no Império Português. (Séculos XVI a XIX)*, Alameda Casa Editorial, São Paulo, 2005, pp. 199-218.
- Capela, José, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique. 1733-1904*, Edições Afrontamento, Porto, 2002.
- Capela, José, *O Escravismo Colonial em Moçambique*, Edições Afrontamento, Porto, 1993.
- Hoppe, Fritz, *A África Oriental Portuguesa no tempo do Marquês de Pombal (1750-1777)*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1970.
- Isaacman, Allen F., *Mozambique - The Africanization of a European Institution - The Zambezi Prazos (1750-1902)*, The University of Wisconsin Press, Londres, 1972.
- Lobato, Alexandre, *História do Presídio de Lourenço Marques, vol. II, 1787-1799*, Estudos Moçambicanos, Lisboa, 1960.
- Pegado e Silva, José Rui de Oliveira, *A primeira carta orgânica de Moçambique (1761)*, Tese de licenciatura da Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa, 1957.
- Rodrigues, Maria Eugénia, *Portugueses e africanos nos rios de Sena: os prazos da coroa nos séculos XVII e XVIII*, Lisboa, FCSH, UNL, dissertação de Doutoramento em História, 2002.
- Russell-Wood, Anthony John R., “A dinâmica da presença brasileira no Indico e no Oriente. Séculos XVI-XIX”, *Topoi*, 3, Revista de História, Programa de Pós-graduação em História Social da UFRJ, Rio de Janeiro, Setembro de 2001, pp. 9-40.
- Sheriff, Abdul, “Ivory and Commercial Expansion in East Africa in the nineteenth century”, in Gerhard Liesegang, H. Pasch e A. Jones (eds.), *Figuring African Trade — Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade of Africa (1800-1913)*, Dietrich Reimer Verlag, Berlim, 1983.