

*“Moçambique” no século XIX: do comércio de escravos ao comércio legítimo**

DIEGO ZONTA**
Universidade de Lisboa

Resumo: Autores de dois importantes livros da história geral de Moçambique, René Pélissier e Malyn Newitt anotaram, nas suas respectivas obras, como os acontecimentos do século XIX, sobre tudo na sua metade, significaram um verdadeiro divisor de águas na história da formação do futuro Estado moderno de Moçambique. Neste artigo analisa-se a gênese de um desses acontecimentos: o surgimento do chamado comércio lícito, relacionando-o com os acontecimentos que levaram esta parte do continente africano a conhecer um aumento significativo do tráfico de escravos: fato verdadeiramente singular comparado à maior parte da África.

Palavras-chave: Moçambique; Comércio lícito; Tráfico de escravos; África Oriental.

Abstract: Authors of two important books of general history of Mozambique, Malyn Newitt and René Pélissier noted in their respective works as the events of the nineteenth century, above all in its own half, meant a real watershed in the history of state formation of the future modern Mozambique. In this article, we will analyze the genesis of one of these events: the emergence of so-called legitimate trade, relating it to the events that led this part of Africa to experience a significant increase in the slave trade: indeed truly unique if compared to most of Africa.

Keywords: Mozambique; Legitimate trade; Slave trade; Eastern Africa.

* Artigo submetido à avaliação em 05 de julho de 2012 e aprovado para publicação em 26 de setembro de 2012. Este texto é uma parte revisada do primeiro capítulo da tese de mestrado em História de África “Moçambique” e o comércio internacional das oleaginosas (1855 c. – 1890 c.), apresentada à Universidade de Lisboa.

** Mestre em História de África pela Universidade de Lisboa e Licenciado em História pela UNESP/Assis. E-mail: diegozontamail@gmail.com.

Moçambique viveu uma situação paradoxal no século XIX, se comparada à África Ocidental: o aumento do tráfico de escravos¹. Essa situação ocorreu justamente no momento em que as pressões pelo fim do mesmo começaram a surtir efeitos ao longo de boa parte da costa atlântica, ainda na primeira metade do século. A demanda pela mão de obra escrava nas ilhas produtoras de açúcar do Índico, no referido século, fez crescer o número de caravanas, incentivadas, principalmente, pelos árabes ou pelos africanos islamizados da costa, a percorrerem longas distâncias pelo interior do continente em busca das suas “mercadorias”, chegando até mesmo ao outro lado do lago Niassa². Mais tarde, a própria dificuldade de se conseguir escravos na costa ocidental fez com que os negreiros americanos se voltassem a Moçambique, como último recurso para garantir o trabalho escravo nas plantações brasileiras, estadunidenses e cubanas antes do fim definitivo do tráfico atlântico. Essa contradição vivida na costa oriental é referida por muitos historiadores como uma das grandes ironias do século XIX (CURTIN, 1978, p. 392).

Os africanos e o tráfico de escravos no Índico

Ao contrário da costa ocidental, o tráfico no Índico, apesar de mais antigo, ganhou a mesma dimensão bem depois do estabelecimento de um comércio regular e de grandes proporções para a América. No princípio do século XIX, quando as restrições ao tráfico praticamente não existiam, uma

¹ No período analisado neste artigo, a futura província de Moçambique ainda não existia, sendo apenas um projeto almejado pelos administradores e militares portugueses. O espaço em que se formaria o moderno Estado de Moçambique continuava, portanto, sob domínio político das populações africanas. No título do artigo, à diferença do corpo do mesmo, a palavra Moçambique está escrita entre aspas justamente como ressalva a tal observação.

² Assim como o comércio de escravo, também o de marfim assentou-se sobre o chamado “grande comércio” ou comércio de caravana. Comerciante tanto com Zanzibar como com o porto de Quelimane, segundo o relato de Augusto Cardoso, que participou da famosa expedição de Serpa Pinto, os “mouros” alcançavam o “paiz a W. [oeste] do lago Nhassa, que é o paiz do marfim por excellencia.” (1887, p. 31).

média de 10 a 15 mil escravos saíam anualmente da costa oriental. Por volta de 1860, quando os britânicos já patrulhavam parte da costa, essa cifra chegou a 20 mil. Números que continuaram elevados nas duas décadas seguintes (CURTIN, 1978, p. 401-402).

A proibição de comercializar com nações estrangeiras foi letra morta para os funcionários da coroa portuguesa, como bem puderam verificar os franceses, que em 1730 já eram assíduos frequentadores da ilha de Moçambique, Inhambane, Quelimane e, fundamentalmente, das ilhas de Cabo Delgado. Os capitães-generais, magistrados e governadores dos portos subalternos participaram ativamente desse comércio, apesar da proibição de acesso aos portos portugueses, imposta desde Lisboa, às armações estrangeiras, origem de importantes negreiros. Os funcionários portugueses destacados em Moçambique alegaram, para justificar o comércio com navios estrangeiros, a necessidade de recorrerem aos produtos de consumo que somente estes podiam fornecer, nomeadamente os franceses³.

Para o funcionamento do tráfico clandestino de escravos era fundamental o contato com as redes ao longo da costa. No norte, as comunidades islâmicas desempenharam esse papel, enquanto que, mais ao sul, as famílias afro-portuguesas, geralmente detentoras dos prazos,

³ O século XIX viu importantes acontecimentos que pareciam apontar para o fim do trabalho escravo, mas não obstante todas as mudanças legais e as novas nomenclaturas, a exploração do homem africano prosseguiria por praticamente um século e meio para além das primeiras leis antitráfico aprovadas por países europeus. O trabalho forçados nas colônias portuguesas ou os *libres engagés* franceses foram outras formas de dar continuidade à exploração desta mão de obra. O alvorecer de uma legislação que procurou mediar o fim do tráfico com o início da colonização não foi capaz de romper definitivamente com o peso da escravidão no continente. Nesse sentido, a historiadora Isabel Castro Henriques afirma que a escravidão, em Angola, — e podemos generalizar para Moçambique também — somente terminou com a independência em 1975. Os “serviçais de São Tomé”, por exemplo, continuaram sendo recrutados em Moçambique até os últimos anos da dominação colonial. A respeito da escravidão em Angola e Moçambique ver, respectivamente, entre outros: HENRIQUES, 1996, p. 81-203; CAPELA, 1989, p. 51-63 (especificamente sobre a questão dos “serviçais de São Tomé” ver p. 62).

garantiram o abastecimento, sempre contando com a benevolência dos governadores⁴.

Era tão estendido o negócio do tráfico de escravos que um visitante que esteve em Quelimane, no início da década de 1840, constatou como os afro-portugueses arriscavam todo o seu capital nesse “jogo”. Ganhando, conseguiriam duplicar o investimento; perdendo, poderiam sempre tentar outra vez (NEWITT, 1995, p. 251). Vinte anos mais tarde, outro observador presente na Ilha de Moçambique assim descreveu o vigor desse comércio:

Duas ou três embarcações árabes, autênticos juncos em miniatura, ou melhor, caixões de escravos, e uma barca francesa prestes a receber a sua carga viva. Havia ainda uma escuma da armada portuguesa (que, por seu turno, não teria quaisquer problemas em levar a cabo um pouco de comércio ilegal), e uma outra escuma de péssimo aspecto, esta pertencente a um mercador de Moçambique (Cf. NEWITT, 1995, p. 251).

A necessidade em abastecer esse comércio elevou substancialmente o número de africanos que caíram na rede do tráfico acusados de feitiçaria. O oficial português e ex-governador de Sofala e Tete, António Cândido Pedrosa Gamitto, relatou em uma publicação de 1857 que uma quarta parte dos escravos exportados de Moçambique era objeto de algum tipo de acusação de feitiçaria na sua comunidade de origem (Cf. RITA-FERREIRA, 1989, p. 319). Esse caráter punitivo na venda de escravos revela a importância que tiveram os dirigentes tradicionais na sobrevivência do tráfico de escravos e a deturpação que esse comércio fez das práticas culturais no continente.

⁴ Os prazos “foram instituições de tipo feudal que se desenvolveram no vale do Zambeze. Num primeiro momento os portugueses que participaram na penetração do vale substituíram os antigos chefes (Fumos), gozando eles também de enormes poderes. Em 1754, com a conquista das terras do Bive, a iniciativa passou a ter um caráter mais coletivo ao unir os antigos “prazeiros” com os agentes da Coroa portuguesa, surgindo assim os chamados prazos da Coroa” (ZONTA, 2012, p. 81).

Uma das singularidades características do tráfico de escravos no século XIX foi que, à diferença da costa atlântica, na parte oriental do continente africano o tráfico para as Américas ganhou uma importância significativa a partir desse momento. As pressões militares britânicas visando conter o tráfico ilegal, a partir do norte do Equador, fizeram com que a busca de escravos se deslocasse para o sul de Angola e para a costa do Índico.

Esse aumento veio de mãos dadas com a expansão das economias de plantação nas ilhas da Maurícia, Reunião e Zanzibar. Os acordos entre os britânicos e a ilha de Zanzibar para promover o abolicionismo acabaram por gerar um acréscimo do número de escravos, visto que, se por um lado houve perda do seu atrativo para exportação, por outro, o seu uso em atividades internas foi encorajado, pois as populações do litoral se deram rapidamente conta das vantagens da mão de obra escrava para garantirem o aumento da produção.

Os portugueses sempre se mostraram contrários à utilização de armas de fogo como moeda para o comércio com a África Oriental. Mas assim que os franceses começaram a procurar escravos africanos ao norte da ilha de Moçambique, rapidamente essas armas acabaram entrando no circuito comercial, gerando um maior número de escravos prisioneiros em consequência de rivalidades e guerras. Essas armas, que também serviram para o abate de paquidermes, contribuindo para o aumento dos rendimentos no comércio do marfim, acabaram armando um grande número de exércitos privados e profissionais pagos muitas vezes com o saque às populações. A acumulação de armas nas mãos de grupos que, desde longa data, vinham destacando-se pela caça e pelo comércio de marfim, transformou-os em poderosos escravizadores africanos.

Encontramos esses grupos no norte de Moçambique, onde estavam as chefaturas *ajauas*, estendendo-se até o lago Niassa e formando grupos homogêneos e sem um poder centralizado. Para essas comunidades, a posse de armas e de pólvora facilitou o abate de elefantes, o controle sobre as caravanas que se dirigiram aos portos e também a captura de escravos, principalmente em volta do Niassa. Já na área futuramente designada de *Zambézia*, no centro de Moçambique, foram os *achicundas* (sig. *chicunda*),

escravos dos senhores das terras "emprazadas" (prazos), que iriam formar poderosos grupos armados. Quando o tráfico chegou ao interior, esses grupos a serviço dos senhores de prazos, ou até mesmo para si, fizeram um grande número de escravos. De caçadores de elefantes passaram, também, a caçadores de escravos. É importante salientar que, nesse contexto, esses grupos de escravos dos senhores dos prazos acabaram adquirindo uma identidade e, muitas vezes, reclamaram — até com o uso de armas — a sucessão de muitos prazos.

José Capela sugere que, até o fim do século XIX, o comércio em Moçambique encontrava-se dependente das armas e munições. Essa dependência teria sido um dos motivos que levou, em 1889, a derogar uma lei, menos de um ano depois de aprovada, a qual permitia aos ingleses o bloqueio da chamada costa portuguesa da África Oriental, com o objetivo de impedir o comércio de armas, munições e de escravos. As autoridades argumentavam que tal lei estava imobilizando o comércio do interior. O governador de Tete, assim se referiu a esse conflito de interesses:

Ora como é só este comércio que sustenta na sua maior parte as transações da Alta Zambézia, a promulgação desta lei acaba e um grande número de negociantes terá de buscar outro ramo para auferirem melhores lucros (Cf. CAPELA, 1998, p. 275).

Moçambique sofreu diretamente as consequências das políticas abolicionistas a partir do fim do século XVIII, mas diferente do que se podia esperar, o tráfico conheceu na África Oriental um importante aumento a partir daí. Ao menos em Moçambique, ainda que em menor intensidade, o tráfico permaneceu até o início da colonização portuguesa no fim do século XIX, quando sistemas análogos à escravidão foram criados para dar continuidade à exploração da força de trabalho dos africanos.

O tráfico de escravos e a legislação portuguesa

O tráfico de escravos, apesar das bem intencionadas leis, continuou sendo praticado, entre outros motivos, porque a própria escravidão continuava vigente. As leis promulgadas, visando acabar definitivamente com a mesma, não tiveram melhor sorte se comparadas às que pretendiam acabar com o tráfico propriamente dito. Uma após outra foram sendo publicadas, mas os resultados foram realmente irrisórios.

Em 1854, um decreto obrigava o registro de todos os escravos na província de Moçambique, ao tempo em que eram considerados libertos os que não fossem assumidos pelos seus patrões. Poucos cumpriram a lei e quase nenhum escravo foi alforriado. Quatro anos mais tarde, em 1858, decretou-se a total extinção da escravidão, não imediata, mas para daí a vinte anos. Já no ano seguinte (1859) decidiu-se por abolir desde logo a escravidão em todo o território português, no entanto, os novos libertos eram obrigados a servirem durante dez anos aos seus donos. Finalmente, em 1875, outro decreto legislou sobre o tema da escravidão e da servidão dos libertos (para o ano seguinte), estabelecendo a tutela pública até abril de 1878⁵.

Burlar as leis que pretendiam interromper o tráfico de escravos foi algo que negreiros portugueses, brasileiros, estadunidenses, espanhóis, franceses e árabes fizeram durante décadas. Para além do suposto fim da escravidão, o acontecimento mais marcante da segunda metade do século XIX foi a interrupção do comércio negreiro, que atravessou o Atlântico por praticamente cinco séculos, desde que os castelhanos levaram o primeiro

⁵ Estas idas e vindas da legislação portuguesa foi um reflexo da ferrenha defesa dos interesses da burguesia colonial, relutante à abolição do tráfico. No campo da macroeconomia, segundo Adelino Torres, sobrevivia em Portugal e nas suas pretendidas colônias os alicerces do mercantilismo, ou melhor, de um protocapitalismo. E assim seria até a Segunda Grande Guerra. Isso poderia ser confirmado, ainda segundo o autor, pela ausência dos três pilares fundamentais para a implantação de uma economia capitalista e que não existiu em nenhuma das colônias portuguesas: 1) trabalho assalariado e livre; 2) mercado interno mais ou menos integrado e; 3) circulação de moeda fiduciária (1991, p. 33-50). Já para o historiador Valdemir Zamparoni é justamente o contrário: essa realidade não era exclusiva das possessões portuguesas, ocorrendo o mesmo nas colônias francesas, belga e britânica (2007, p. 37-40).

carregamento humano a Cuba. Curiosamente, também para Cuba teria chegado o último desses carregamentos para as Américas, partindo de Moçambique, quando em

Fevereiro de 1858, 320 negros desfilaram pela praça do porto de Inhambane e embarcaram, às 10 horas da manhã, a 10 braços de distância da sentinela, para um barco negreiro espanhol (CAPELA, 1989, p. 60).

Definitivamente chegava ao fim uma das atividades comerciais mais importantes para o desenvolvimento do mercantilismo e, por conseguinte, do capitalismo⁶.

No que diz respeito a Moçambique podemos dizer que o chamado tráfico ilícito começou no dia 10 de dezembro de 1836, quando Sá da Bandeira declarou oficialmente extinto o tráfico de escravos em todas as possessões portuguesas. Entre as leis aprovadas em Lisboa e a sua aplicação real nos enclaves portugueses da África Oriental, a distância parecia imensurável. O marquês de Aracaty, Carlos Augusto de Oyenhausen e Gravenburg, governador-geral (1836-1837) e responsável primeiro pelo cumprimento do decreto, não somente suspendeu a sua execução como chegou mesmo a regulamentá-lo. Quatro anos mais tarde, outro governador-geral, Pereira Marinho (1840-1841), que finalmente tentou aplicar a lei, foi exonerado e substituído por um importante negreiro, João da Costa Xavier (1841-1843), no ano seguinte à sua posse. Somente dezesseis anos depois da exoneração de Pereira Marinho, assumiria como governador-geral de Moçambique um antiescravista convicto: João Tavares de Almeida (1857-1864).

Depois de estar operando ativamente durante toda a década de 1840 com barcos brasileiros e estadunidenses, o tráfico de escravos em Moçambique, que cruzava o Atlântico, começou a conhecer definitivamente o seu fim com a chegada da segunda metade do século XIX. Os brasileiros

⁶ Cinco ou seis anos mais tarde, e com destino ao Brasil, partiria o último negreiro conhecido da costa angolana.

encerraram praticamente o tráfico na década de 1850 (com a aprovação da Lei Eusébio de Queirós, em setembro de 1850), enquanto Cuba e os Estados Unidos continuaram a importar grandes contingentes de escravos por mais uma década (NEWITT, 1995, p. 249). Uma vez esgotado o tráfico no Atlântico, o Índico foi o palco dos últimos suspiros das exportações escravistas para além dos limites africanos.

Tudo isso ocorreu principalmente em função das pressões inglesas, pois a Inglaterra era a principal interessada no seu fim — é importante ressaltar, todavia, que o próprio fato de a Grã-Bretanha deixar de participar nesse comércio contribuiu por si só para o declínio do tráfico transatlântico, visto o Império de Sua Majestade ter sido, até então, responsável por uma parte volumosa desse ignóbil comércio —. Uma mistura de movimento humanista e de interesses econômicos tinha colocado aquela que era então a primeira potência mundial no encalço de Portugal, para que seguisse o mesmo exemplo. Antes disso, França (1794), Dinamarca (1803) e Estados Unidos (1807) tinham proibido o tráfico⁷. A abolição aprovada pelos britânicos, 23 dias depois que o fizeram os estadunidenses, foi, contudo, a única que realmente gerou um impacto significativo, uma vez que interditou o que seria a metade do tráfico total, além de representar o ponto de partida da disseminação do chamado “humanismo britânico” (Marques, 1989, p. 65).

Nessa primeira metade do século XIX, mesmo com todas as restrições, o número de escravos saídos de Moçambique aumentou. Apesar da retirada dos ingleses desse comércio, as dificuldades de vigiar os navios negreiros, o controle de posições comerciais costeiras pelos portugueses e, finalmente, a corrida pelo escravo nas fazendas e *plantations* americanas ante o fim do tráfico, levou a um considerável aumento do número de escravos exportados. Do lado moçambicano, a abertura do porto de Quelimane, o qual passou a contar com importadores brasileiros a partir de 1807, e a facilidade de captura entre os colonos dos prazos da Coroa ajudaram a garantir esse aumento. Esse tráfico de escravos estender-se-ia ainda por

⁷ No caso da França, a própria escravidão; contudo, voltaria a legalizá-la e somente em 1802 a proibiria definitivamente.

muitos anos, apesar das pressões exercidas tanto pelo *Foreign Office* como pelo Terreiro do Paço.

Em 1881, na Sociedade de Geografia de Lisboa, a escravatura ainda era tema de debates e polêmicas. Solicitado a dar testemunho sobre a questão em Moçambique, o que ocorreu em reunião da entidade em maio daquele ano, o capitão-tenente Augusto de Castilho assim descreveu a situação:

Todos se lembram da maneira como um não menos célebre governador do Ibo, iludindo a confiança do Governador-Geral João Tavares de Almeida, conseguiu em poucos meses apurar uma fortuna de 30.000\$000 réis, com embarques de escravos feitos nos portos do seu distrito à grande luz do dia (Cf. CAPELA, 1974, p. 282).

E discorrendo sobre outro episódio acrescentou:

e por isso não admira que ao passo que aparecia uma denúncia sincera e que se organizava uma expedição, partisse da própria capital o aviso sempre mais veloz, mandando aos traficantes, para que se afastassem quaisquer vestígios do nefando comércio, ou finalmente para que resistissem à mão armada (Cf. CAPELA, 1974, p. 282).

Quinze anos mais tarde (1896) tomou posse, como governador-geral de Moçambique, Mouzinho de Albuquerque (1896-1897). Em um dos seus relatórios fez constar a sua intenção de

ir tomar e ocupar a ilha de Angoche e fazer a ocupação de Moma, em condições de garantir naquele ponto a soberania portuguesa e a repressão do contrabando e tráfico de escravatura (Cf. CAPELA, 1974, p. 283).

Mas não foram apenas os portugueses quem garantiram a continuidade desse comércio que fez sair de Moçambique, para vários destinos, mais de 160.000 escravos na última metade do século XIX

(CAPELA, 1989, p. 58). A participação dos árabes — que já praticavam o tráfico bem antes da chegada dos portugueses ao Índico — e dos franceses, foi também fundamental para o alargamento de tal atividade na costa oriental.

Os muçulmanos de Zanzibar e Madagascar, utilizando os pequenos portos acessíveis às suas embarcações de origem asiática (os famosos pangaios⁸) permaneceram no tráfico de escravos na costa de Moçambique até as primeiras décadas do século XX. Por outro lado os franceses, a partir de 1854, para darem a esses escravos uma aparência de trabalhadores livres, nomearam-nos *libres engagés*.⁹

A “redescoberta” de Moçambique por Portugal¹⁰

Com a abolição do tráfico (1836/1842)¹¹, pelo menos em termos oficiais, Moçambique perdeu a sua mais valiosa fonte de receita. A taxa executada nas alfândegas sobre a venda de escravos representava o mais importante do volume arrecadado pelo Estado português na costa oriental africana. Ironicamente, as sucessivas leis visando ao estancamento do tráfico surgiram exatamente (e também como consequência das mesmas) no

⁸ Muito utilizado devido a sua extrema versatilidade, tanto para a navegação de cabotagem, ao longo de praticamente toda a costa oriental africana, como também para a fluvial.

⁹ Os franceses “buscavam assim contornar as pressões pelo fim do tráfico de escravos e da própria escravidão. Tecnicamente a mão de obra escrava passava a ser definida como ‘livre’ mediante ‘contratos’ de trabalho. Oficialmente a modalidade de *libre engagé* acabou em 1881 com a assinatura de um acordo entre Portugal e França para a ‘contratação de trabalhadores’, o que na prática continuou sendo feita em total ausência do consentimento daqueles ‘trabalhadores’. Entre os anos de 1888 e 1890 foram levados às plantações francesas do Índico 4.000 *libres engagés*” (ZONTA, 2012, nota 9, p. 5). Sobre os *libres engagés* ver, entre outros, CAPELA, 2002, p. 54-63; 1999, p. 62-64; 1993, p. 98; 1989, p. 58; NEWITT, 1995, p. 250).

¹⁰ Depois da Índia e do Brasil (que conquistou a independência em 1822), os portugueses volveram-se para o seu Terceiro Império, ou seja, as suas pretendidas colônias africanas.

¹¹ Em 1836 Portugal proibiu o tráfico de escravos a partir dos seus territórios, e em 1842 assinou com a Inglaterra um acordo recíproco de vigilância marítima com o intuito de combaterem o tráfico.

momento em que Moçambique vivia o auge do tráfico, ou melhor dito, do contrabando de escravos. Por não ser contabilizado oficialmente, o Estado perdeu a possibilidade de ver as suas arcas acompanharem os ganhos desse aumento.

Diante de enormes dificuldades econômicas, que já eram críticas devido ao abandono por parte de um Estado incapaz de afrontar as despesas inerentes a qualquer projeto de colonização, Portugal teve que buscar novas alternativas de recursos. O comércio continuava sendo a única via possível. Mas comercializar o quê? Não havia a mínima possibilidade de, num espaço de tempo razoável, criar em Moçambique uma indústria ou explorar grandes extensões de terra no formato de *plantation*. Aliás, Moçambique como colônia ainda era um projeto e suas populações encontravam-se longe de estarem enquadradas politicamente.

A saída mais plausível foi estimular o negócio de produtos já recorrentes entre as mercadorias comercializadas na região, assim como promover o comércio de gêneros que pudessem ser atrativos ao mercado internacional. Era o início do chamado comércio lícito ou legítimo, em oposição ao, agora, abjeto tráfico de escravos.

Após a abolição do tráfico, ou melhor, da impossibilidade do Estado Português de continuar taxando dita atividade,

urgia a necessidade de se encontrar outra fonte de receitas mais ou menos estável. Até então, todo o tipo de receitas era proveniente das taxas alfandegárias sobre a exportação de escravos. Não existia, na colônia, nenhum plano de produção nem agrícola nem industrial que pudesse, logo de imediato, obviar a falta gritante de receitas pecuniárias. Retomou-se e, até certo ponto, privilegiou-se o comércio de marfim e de produtos de origem agrícola (CHILUNDO, 1989, p. 512).

Em uma notícia publicada ainda em 1856, no *Boletim Oficial*, podemos ver as esperanças depositadas, por parte dos funcionários portugueses, na produção agrícola como meio de desenvolver o comércio em Moçambique.

Também podemos constatar a insignificância, pelo menos nesse momento, desse comércio agrícola para as arcas das alfândegas:

Pela última lancha do Ibo fomos informados de que os habitantes d'aquella ilha, que até agora se não davam a agricultura, fazendo apenas muito poucas e muito pouco variadas plantações, lhe deram este anno mais desenvolvimento, e parecem inclinados a tornarem-se verdadeiramente agricultores. Esta notícia foi-nos por extremo aprazível, e desejaremos recebê-las iguaes de todos os pontos da Província, pois que, no nosso entender, é a agricultura a fonte única donde há-de dimanar a sua prosperidade... (Cf. CHILUNDO, 1989, p. 512).

Três anos antes, porém, o governo português já tinha começado a tomar as primeiras medidas com o intuito de estimular o comércio de produtos moçambicanos. Em 1853, foi decretada uma série de leis, que passaram a vigorar no ano seguinte, permitindo a entrada de navios estrangeiros nos portos de Moçambique. A liberalização dos portos atraiu o interesse de casas comerciais europeias, as quais passaram primeiramente a se instalar na ilha de Moçambique, abrindo depois filiais nos principais portos da costa moçambicana.

Foram, sobretudo, as casas comerciais francesas as que marcaram maior presença em Moçambique, interessadas, ainda nos primeiros anos, no comércio de cauril e no transporte dos *libres engagés* para as ilhas do oceano Índico¹². Posteriormente os franceses passaram a dedicar-se cada vez mais ao incipiente comércio das sementes oleaginosas, principalmente de gergelim e amendoim (NEWITT, 1995, p. 293; ROCHA, 1989, p. 595; CHILUNDO, 1989, p. 513-514; PÉLISSIER, 1987, p. 47).

¹² O cauril, também grafado em muitos documentos portugueses como *caurim* ou *cauri*, é um pequeno búzio branco muito utilizado por diversos povos africanos como moeda. Segundo o ex-governador Jardim de Vilhena, “se apanhava em grandes porções na costa dos Territórios”, ou seja, na costa de Cabo Delgado” (1905, p. 430).

Em abril de 1855, o representante das casas francesas *Victor Regis* e *Agustin Fabre et Fils* publicou um anúncio em que demonstrava o seu interesse na compra de cauril, urzela¹³, coco, copra, gergelim, cera e “outros que não estão na lista aqui”:

As casas dos Senhores Victor Regis ainé e Augustin Fabre e filhos = de Marselha=, representada (sic) em Moçambique por Antonio Michel da mesma cidade, tem a honra d'informar ao Publico que compra os productos do país pelo preço seguinte... (B.O. 14, 04/04/1855, p. 56).

A predominância das casas francesas estava relacionada diretamente aos acordos celebrados em 1853, uma vez que estes diziam respeito fundamentalmente às relações entre Portugal e França. Em março daquele ano os dois países assinaram um tratado que legislava, entre outros assuntos, sobre os direitos de navegação e comércio a serem seguidos pelas alfândegas dos “Portos onde são admitidas embarcações estrangeiras” entre os dois países¹⁴. O conjunto de artigos do tratado garantia a “reciproca liberdade de commercio e de navegação entre os habitantes dos dois paizes” (artigo 3º) (B.O. 36, 08/09/1855, p. 142); o tratamento igualitário aos navios de ambos os países, uma vez que “não será concedido aos navios nacionaes, em cada um dos dois Estados, nenhum privilegio ou favor que não seja igualmente concedido aos navios da outra Potencia” (artigo 6º) (B.O. 37, 15/09/1855, p.

¹³ Espécie de líquen tintureiro (*Rocella tinctoria*) encontrado em rochas costeiras muito utilizadas à época por produzir um corante de cor púrpura empregado para tingir principalmente têxteis. O primeiro carregamento de urzela para Lisboa ocorreu em 1841, mas somente a partir da década de 1860 a sua exportação tornou-se rentável, uma vez que a que era produzida nas ilhas do Atlântico, nomeadamente Cabo Verde, era muito mais barata (LIESEGANG, 1986, p. 467; ZAMPARONI, 2007, nota 8, p. 29).

¹⁴ Para ver a íntegra do Tratado e seus 35 artigos: B.O. 35, 01/09/1855, p. 137-138; 36, 08/09/1855, p. 142; 37, 15/09/1855, p. 147-148; 38, 22/09/1855, p. 149-150; 39, 29/09/1855, p. 154-155; 40, 06/10/1855, p. 159-160; 41, 13/10/1855, p. 163-164; 42, 20/10/1855, p. 167-168; 43, 27/10/1855, p. 170-171; 44, 08/11/1855, p. 175; 45, 10/11/1855, p. 177-178.

147); e finalmente, para o que nos interessa, a reciprocidade no que concerne aos direitos de comércio entre negociantes portugueses e franceses.

Art. 18º Os navios francezes poderão exportar de todas as possessões de Portugal quaesquer mercadorias cuja exportação destas possessões em navios que não sejam portuguezes não for prohibida; e os ditos navios, e as ditas mercadorias exportadas nestes navios não serão sujeitas a maiores direitos, ou a outros direitos que não sejam aquelles a que estiverem sujeitos os navios da Nação mais favorecida, quando exportarem as ditas mercadorias, e as proprias ditas mercadorias; e terão direito aos mesmos premios, restituição de direitos, e outras concessões desta natureza que possam pretender os navios da Nação mais favorecida.

São concedidas reciprocamente em todas as possessões de França as mesmas facilidades e privilegios para a exportação, em navios portuguezes, de quaesquer mercadorias cuja exportação dessas possessões não for prohibida em navios não francezes (B.O. 40, 06/10/1855, p. 159).

Os tratados celebrados em Lisboa ou em Paris pouco importavam diretamente às populações que viviam em Moçambique, pelo menos no que dizia respeito às questões mais cotidianas. Vender os seus produtos para Portugal, França, Estados Unidos, Índia ou outra potência qualquer não modificava o *status quo* dos produtores africanos. Suas vidas continuavam sendo regidas por outras leis e o seu comércio organizado sobre outra ótica. No mais, eram leis feitas por europeus e para europeus, para serem aplicadas, pelo menos na costa oriental africana, nos diminutos domínios portugueses militarizados do litoral. O principal deles, o distrito de Moçambique, que

desse tempo [década de 1850] se limitava, as mais das vezes, à sede e ao território circunvizinho em que o Exército podia avançar sem dificuldades, o que raramente ia além de alguns quilómetros (PÉLISSIER, 1987, p. 54).

Mesmo assim, e como prelúdio da ocupação colonial que viria décadas mais tarde, os interesses e as leis feitas na Europa começaram a ter impacto na vida das populações africanas, ao criarem pressões externas sobre a produção local, influenciando tanto na demanda quanto no *modus operandi* do comércio. Ainda estamos num período em que o controle político continua nas mãos dos africanos, apesar das mudanças introduzidas pelo nascente comércio lícito, pelo maior conhecimento do continente através das expedições científicas e pelas mudanças na economia mundial. Mas a nova postura de Portugal e os interesses da indústria europeia começaram a trazer outros desafios às populações africanas. E estas não ficaram imunes à nova realidade.

As mudanças decorrentes da nova postura liberalizante, não somente de Portugal, mas dos países europeus como um todo, geraram condições para o acercamento e instalação de casas comerciais europeias na costa moçambicana, que buscaram ampliar os seus negócios também no lado oriental do continente. As sementes oleaginosas, principalmente o amendoim e o gergelim, tornaram-se em pouco tempo os principais produtos comercializados na costa. Produtos estes que, até pouco tempo atrás, quase não motivavam os produtores locais, apesar de um antigo comércio de óleos vegetais existente na região.

A promoção do comércio lícito, em substituição ao tráfico, funcionou também como um importante catalisador para profundas mudanças no seio das sociedades africanas. Estas transformações, pelo menos no domínio econômico, foram desencadeadas fundamentalmente pela nova fase do capitalismo ocidental; já no que concerne às mudanças políticas, como bem lembra Elikia M'Bokolo, “tiveram as suas funções motrizes assenciais na própria África” (2007, p. 15). O resultado do trabalho realizado por um reduzido número de pessoas, fundamentalmente no seio de unidades familiares, ganhou a possibilidade de entrar agora num circuito comercial internacional em forte expansão, dando um maior protagonismo aos produtores africanos.

O comércio lícito em Moçambique

Em função de uma série de acontecimentos, o meado da década de 1850 pode ser considerado o início de um novo período para a História de Moçambique (PÉLISSIER, 1987, p. 44-47; NEWITT, 1995, p. 291; CHILUNDO, 1989, p. 512). As mudanças deram-se, sobretudo, pela nova postura liberalizante de Portugal, refletida na chegada de compradores europeus e no aumento importante do crédito disponível¹⁵; pela demanda de gêneros já conhecidos pelos produtores africanos, mas reclamados agora em quantidades significativamente maiores; pelo cerco ao tráfico de escravos, apesar da sua sobrevivência até o fim do século, quando definitivamente tornou-se marginal; e, finalmente, pelo *Scramble for Africa* desencadeado pelos países europeus no último quartel do século, simbolizado na Conferência de Berlim¹⁶. No plano mais local, também de importante impacto na sua História, Moçambique viveu, na segunda metade da década de 1850, o mandato do governador-geral Vasco Guedes de Carvalho e Menezes (1854-1857), a instalação da primeira oficina de impressão (que passou a publicar a partir de 13 de maio de 1854 o *Boletim do Governo da Província Moçambique*), a

¹⁵ O crédito oferecido pelas casas comerciais europeias, principalmente as francesas, foi um dinamizador importante do comércio das sementes oleaginosas. Com as quantias adiantadas por estas casas, os comerciantes adquiriam os produtos utilizados nas permutas com os produtores africanos. Quando este crédito não chegava às mãos dos comerciantes, ou era insuficiente, o comércio via-se paralisado. Foi o que aconteceu no distrito de Inhambane, em 1874, depois que as casas francesas, a acreditar em um relatório daquele ano, “recusaram-se a fazer mais adiantamentos de fazendas ou numerário, sem o que não podem os mercadores obter os productos do interior” (VILHENA, 1905, p. 64). A oferta de crédito constituiu-se em um dinamizador importante do comércio entre africanos e europeus, pelo menos desde o início do século XIX, em praticamente toda a África: Ver, por exemplo, para o caso de Angola HENRIQUES, 2004, nota 12, p. 397-398.

¹⁶ Outra mudança que teve um impacto importante, como bem lembra Newitt, foi “a revolução mineira sul-africana”. A exploração das minas fez-se com a utilização de grandes contingentes de mão de obra fincadas no sul de Moçambique, com repercussões inclusive na região do Zambeze. A imigração, a monetarização da economia e as políticas portuguesas para o controle do fluxo de trabalhadores e dos seus recursos econômicos foram a tônica dos novos desdobramentos históricos no sul da província, que à diferença das outras mudanças, que se verificou em um longo período de tempo, a revolução mineira transformou a economia da região com enorme rapidez (1995, p. 291).

abertura dos portos aos navios estrangeiros (1853-1854) e a “descoberta” de Moçambique por David Livingstone, que chegou à Zambézia, vindo de Luanda, em 1856 (PÉLISSIER, 1987, p. 44-47). Todas essas mudanças deram início a um curto período de tempo, em termos históricos, mas com significados e consequências importantes para os desdobramentos do futuro Estado Moderno de Moçambique.

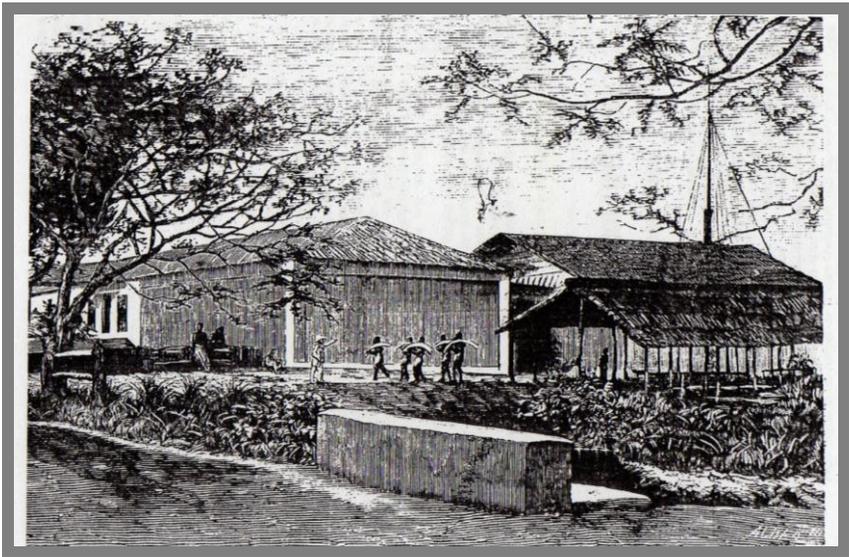
Esse “ponto de partida” deu-se, segundo Pélissier, num momento em que, na costa oriental africana reclamada por Portugal,

já nada mais havia a não ser despojos [...] O Moçambique de Portugal existia somente na nostalgia dos governadores de Moçambique, na sombra de meia dúzia de fortalezas continentais e no sentimento não desinteressado, e sujeito a eclipses, de um punhado de traficantes de escravos e/ou de senhores da guerra, alguns dos quais em vias de uma inexorável bantonização (PÉLISSIER, 1987, p. 47).

A primeira das transformações foi, sem dúvida, o início do comércio de sementes oleosas. De pouco valor em termos de volume, passou a figurar como o principal produto exportado pelas alfândegas nas décadas seguintes. As sementes, se de um lado não pagavam grandes valores alfandegários quando embarcadas, à diferença do marfim, por exemplo, de outro, geravam importantes valores na cobrança efetuada sobre os gêneros importados necessários à sua aquisição, por meio de permuta, sobretudo dos tecidos. Em outras palavras, era sobre as importações, necessárias para a compra das oleaginosas, que recaía o mais importante das taxas alfandegárias.

Logo após a instalação das primeiras casas comerciais na ilha de Moçambique, e das primeiras exportações de produtos de origem vegetal, o ex-governador geral João Tavares de Almeida (1857-1864) enviou à Exposição Universal de Londres, realizada em 1862, amostras de produtos moçambicanos. A relação mostrava a existência de excedentes que poderiam entrar no mercado internacional. Entre os gêneros enviados, figuravam

pequenas quantidades de gergelim e amendoim, além de outros produtos como arroz, mandioca, *chibamba* (espécie de feijão), tabaco, vinagre de caju, coco etc. (RITA-FERREIRA, 1989, p. 307).



“Quilimane – Feitoria Regis (segundo uma photographia)”

O OCCIDENTE — REVISTA ILLUSTRADA DE PORTUGAL E DO ESTRANGEIRO. Lisboa, ano 4, n. 95, v. IV, p. 179, 11 de Agosto de 1881.

O novo comércio também modificou as relações internas de poder nas regiões produtoras. A produção foi garantida por pequenos produtores, geralmente no seio de núcleos familiares, que podiam por si só negociar o excedente diretamente com os intermediários das casas comerciais. Essa prática representou um duro golpe aos chefes africanos que centralizavam o poder e controlavam, até então, o comércio e as suas benesses. O produtor africano, morador da costa índica, passou também a ter acesso a toda uma grelha de produtos trazidos do exterior e que, até bem pouco tempo, somente eram conseguidos pelos que acumulassem poderes políticos suficientes para organizar e autorizar grandes caravanas de marfim e

escravo¹⁷. Estes dois produtos eram os mais difundidos no circuito comercial no interior do continente, e não podiam ser comercializados por indivíduos ou até mesmo por pequenos grupos. A caça e a captura, a armazenagem e finalmente o transporte até o litoral somente era possível mediante a mobilização de grandes caravans e por longo período de tempo (HORTON, 2000, p. 104-5).

Se o comércio lícito possibilitou a entrada de uma enorme quantidade de produtores africanos no mercado internacional, à diferença do que ocorria com o tráfico de escravos, o novo comércio das oleaginosas não deixou de ser, em termos de origem e interesse do capital comprador, uma extensão do secular tráfico de escravos. Tal comércio foi, segundo M'Bokolo, “simultaneamente a antítese absoluta, o sucessor imediato e o prolongamento directo do comércio negreiro que passara a ser objecto do opróbrio dos Estados industrializados” (2007, p. 105).

O caso mais paradigmático foi, sem dúvida, o da casa comercial francesa *Victor Regis*, que na década de 1850 já se encontrava instalada em Moçambique. A sua chegada deu-se, inicialmente, pelo interesse no transporte dos *libres engagés* destinados à produção de açúcar nas ilhas do Índico, mas, posteriormente, tornar-se-ia uma das principais credoras do comércio de sementes em Moçambique. Resulta que os irmãos Victor e Louis já negociavam na costa ocidental da África desde 1832. Dedicavam-se tanto ao florescente comércio de óleo de palma e outros produtos, como também ao tráfico de escravos, com seus navios transportando escravos para a Bahia. Os irmãos *Regis* de Marselha também foram os que propuseram ao governo francês a “emigração livre” do Congo com destino às Antilhas Francesas, responsabilizando-se, inclusive, pela sua organização (M'BOKOLO, 2007, p. 127).

¹⁷ Sobre o impacto econômico e social das grandes caravanas na costa oriental africana ver CURTIN, 1978, p. 396-401.

Conclusão

Dada a nova conjuntura internacional, desencadeada principalmente na Europa, decorrente do acelerado processo de industrialização e do aumento de consumo das massas trabalhadoras, a procura por matérias-primas encontrou na África um produtor à altura. E Moçambique não ficou indiferente à nova realidade. As pressões pelo fim do tráfico fizeram Portugal modificar a sua postura comercial com relação à sua pretendida província, aceitando a participação de compradores que tinham, na ocasião, não somente interesses pelos produtos moçambicanos, mas principalmente recursos financeiros para tal. O aumento do comércio lícito na costa oriental ocorreu, portanto, simultaneamente com o auge do tráfico clandestino de escravos e às pressões por parte dos europeus em aboli-lo (CURTIN, 1978, p. 391).

Moçambique começou, assim, a experimentar, no fim dos anos 50 do século XIX, um novo tipo de comércio, chamado de “comércio lícito” ou “legal”, ainda dentro de uma enorme autonomia política africana, que marcaria o grosso da atividade econômica na sua costa durante praticamente meio século. Atividade que, mesmo com a posterior ocupação colonial portuguesa, continuou a marcar a exploração econômica da província de Moçambique, juntamente com o trabalho forçado e o controle da terra¹⁸.

¹⁸ Com relação ao trabalho forçado, Sá da Bandeira propôs que o chefe da família que não cumprisse o pagamento dos impostos em gêneros deveria fazê-lo por meio do trabalho compulsório ao Estado, numa proporção que significasse até o triplo do valor devido. Isso tudo como parte de um projeto para “excitar a população indígena ao trabalho” (BANDEIRA, 1873, p. 63-4).

Referências

Documentação primária impressa

- BANDEIRA, Marquez Sá da. *O trabalho rural africano e a administração colonial*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1873.
- BOLETIM OFICIAL DE MOÇAMBIQUE. Lourenço Marques: Imprensa Nacional, 1854 —. Semanal.
- CARDOSO, Augusto. *Conferencia*. Lisboa: Typ. Adolpho Modesto, 1887.
- O OCCIDENTE — REVISTA ILLUSTRADA DE PORTUGAL E DO ESTRANGEIRO. Lisboa, ano 4, n. 95, v. IV, p. 179, 11 de Agosto de 1881.
- VILHENA, Ernesto Jardim de. *Companhia do Nyassa: relatórios e memórias sobre os Territórios*. Lisboa: A Editora, 1905.

Obras de apoio

- CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Afrontamento, 2002.
- _____. *O tráfico de escravos na Ilha de Moçambique*. In: ANGIUS, Matteo; ZAMPONI, Mario. *Ilha de Moçambique. Convergência de Povos e Culturas*. Repubblica di San Marino: AEIP, 1999. p. 54-69.
- _____. *O Ultimátum na perspectiva de Moçambique. As questões comerciais subjacentes*. In: MOÇAMBIQUE: NAVEGAÇÕES, COMÉRCIO E TÉCNICAS, 1998, Maputo. *Atas...* Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade Eduardo Mondlane de Maputo; Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998. p. 261-279.
- _____. *O escravismo colonial em Moçambique*. Porto: Afrontamento, 1993.
- _____. *O problema da escravatura nas colónias portuguesas*. In: Luís Albuquerque. *Portugal no Mundo*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989. Vol. VI. p. 51-63.

- _____. Escravatura. A empresa de saque: o abolicionismo (1810-1875). Porto: Afrontamento, 1974.
- CHILUNDO, Arlindo. Quando começou o comércio das oleaginosas em Moçambique? Levantamento estatístico da produção e exportação no período entre 1850-1875. In: I REUNIÃO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ÁFRICA. RELAÇÕES EUROPA-ÁFRICA NO 3º QUARTEL DO SÉC. XIX, Lisboa, 1988. *Atas...* Lisboa: IICT, 1989, p. 511-523.
- CURTIN, Philip. et. al. *African History*. Boston: Little Brown, 1978.
- HENRIQUES, Isabel Castro. A Rota dos Escravos: Angola e a rede do comércio negreiro (Sécs. XV a XIX). In: MEDINA, João; HENRIQUES, Isabel Castro. *A Rota dos Escravos: Angola e a rede do comércio negreiro*. Lisboa: Cegia. 1996. p. 81-255.
- HENRIQUES, Isabel Castro. Os Pilares da Diferença. Relações Portugal-África. Século XV-XX. Lisboa: Caleidoscópio, 2004.
- HORTON, Mark; MIDDLETON, John. *The Swabili: the social landscape of a mercantile society*. Oxford: Blackwell Publishers, 2000.
- LIESEGANG, Gerhard, A first look at the import and export trade of Mozambique 1800-1914. In: LIESEGANG, G.; PASCH, H.; JONES, A. (eds.). *Figuring african trade: proceedings of the Symposium on the qualification and structure of the import and export and long distance trade in Africa 1800-1913*. Berlin: Dietrich Reimer Verlag, 1986. p. 451-523.
- MARQUES, João Pedro. Manutenção do tráfico de escravos num contexto abolicionista. A diplomacia portuguesa (1807-1819). *Revista Intencional de Estudos Africanos*, Lisboa, n. 10/11, p. 65-98, 1989.
- M'BOKOLO, Elikia. *África Negra: história e civilizações*. Lisboa: Colibri, 2007. Vol. II.
- NEWITT, Malyn. *História de Moçambique*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1995.
- PÉLISSIER, René. História de Moçambique: formação e oposição (1854-1918). Lisboa: Estampa, 1987. Vol. I.
- RITA-FERREIRA, António. A sobrevivência do mais fraco: Moçambique no 3º quartel do século XIX. In: I REUNIÃO INTERNACIONAL

DE HISTÓRIA DE ÁFRICA. RELAÇÕES EUROPA-ÁFRICA NO 3º QUARTEL DO SÉC. XIX, Lisboa, 1988. *Atas...* Lisboa: IICT, 1989, p. 299-348.

ROCHA, Aurélio. Resistência em Moçambique: o caso dos Suaíli, 1850-1913. In: I REUNIÃO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ÁFRICA. RELAÇÕES EUROPA-ÁFRICA NO 3º QUARTEL DO SÉC. XIX, Lisboa, 1988. *Atas...* Lisboa: IICT, 1989, p. 581-615.

TORRES, Adelino. O império português entre o real e o imaginário. Lisboa: Escher, 1991.

ZAMPARONI, Valdemir. De escravo a cozinheiro. Colonialismo e racismo em Moçambique. Salvador: EDUFBA/CEAO, 2007.

ZONTA, Diego. *“Moçambique” e o comércio internacional das oleaginosas (1855 c. – 1890 c.)*. 2011. 176 p. Dissertação (Mestrado em História da África) — Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2012.

Abreviatura

B.O. — Boletim Oficial de Moçambique