

MOÇAMBIQUE E O FIM DO TRÁFICO ATLÂNTICO NO SÉCULO XIX

Diego Zonta
(Universidade de Lisboa)

Resumo: Bem antes que o Atlântico se tornasse a principal rota do tráfico de escravos saídos da África, o oceano Índico já era palco desse antigo comércio, fundamentalmente na direção do mundo islâmico. Apesar de nunca ter alcançados o volume a que chegou a ter a costa ocidental, a África Oriental acabou por prolongar em muitas décadas o tráfico de mão de obra escrava, recorrendo, muitas vezes, a outras nomenclaturas para fugir das pressões de governos e grupos abolicionistas. Este artigo busca revisar o contexto em Moçambique no século XIX, quando paradoxalmente se verificou um aumento do tráfico de escravos e/ou trabalhadores forçados.

Palavras-chave: Moçambique, comércio ilícito, séc. XIX.

Resumen: Mucho antes de que el Atlántico se convirtiera en la principal ruta del tráfico de esclavos procedentes de África, el Océano Índico ya era escenario de este antiguo comercio, fundamentalmente en dirección hacia el mundo islámico. Aunque nunca alcanzó el volumen que llegó a tener en la costa occidental, África Oriental acabó por prolongar por muchas décadas el tráfico de mano de obra esclava, recurriendo, muchas veces, a otras nomenclaturas para huir de las presiones de los gobiernos y grupos abolicionistas. Este artículo revisa el contexto en Mozambique en el siglo XIX, cuando paradójicamente aumentó el tráfico de esclavos y/o de trabajadores forzados.

Palabras clave: Mozambique, comercio ilícito, siglo XIX.

1. Introdução ¹

O tráfico ilícito exercido na costa moçambicana a partir do século XIX decorre, como a própria palavra sugere, da ilegalidade de dita atividade econômica. Assim passou a ser nomeado o tráfico de escravos, após as sucessivas leis promulgadas pelos países europeus e americanos na tentativa de coibir a continuidade do comércio atlântico de escravos. Esta oposição entre lícito e ilícito foi uma das marcas mais importantes da história econômica da África do século XIX, ao expor todo uma revolução no seio das sociedades africanas decorrente da sua reconversão na economia internacional. Esse enorme esforço para responder às novas demandas econômicas em que os africanos puderam exercê-la com considerável autonomia só foi abortado com a

colonização. Em outras palavras, na medida em que o comércio humano ia caindo na ilegalidade e, para diferenciá-lo do emergente comércio de matérias-primas que começava a ser cada vez mais significativo entre a África e a Europa e os Estados Unidos, como a borracha e as sementes oleaginosas destinadas à indústria e ao consumo nos países industrializados do Norte, o tráfico de escravos passou a ser referido como ilícito, em oposição ao então lícito comércio de matérias-primas².

Como qualquer outro recorte histórico é sempre bom lembrar que a ilegalidade do tráfico em si não caracteriza necessária e exclusivamente esse período em concreto. No mais, o descumprimento das leis estatais portuguesas que pretendiam gerir essa atividade na costa oriental africana foi, desde muito cedo, praticado por aventureiros e comerciantes portugueses e, como não poderia deixar de ser nesse caso, por funcionários públicos que buscavam assim tirar proveito da situação para se enriquecerem. Essa atitude não era para nada marginal, a ponto de os próprios governadores e outros altos cargos portugueses a praticarem como algo absolutamente necessário ao "bom desenvolvimento do comércio local". No mais, a "ilegalidade", nesse caso, é um discurso jurídico absolutamente eurocêntrico ao não levar em conta as decisões e o entendimento dos africanos.

Ao contrário do costa ocidental, o tráfico no Índico, ainda que mais antigo, só ganhou as mesmas proporções bem depois de já haver sido estabelecido um comércio regular e de grandes proporções no Atlântico. A proibição de comercializar com nações estrangeiras foi letra morta aos funcionários da Coroa portuguesa, como bem puderam verificar os franceses que buscavam escravos para as suas possessões nas ilhas do Índico Ocidental. Em 1730 estes últimos já eram assíduos frequentadores da ilha de Moçambique, Inhambane, Quelimane e, fundamentalmente, das ilhas de Cabo Delgado. Os capitães-general, magistrados, governadores dos portos subalternos participavam ativamente desse comércio, apesar da proibição imposta desde Lisboa no acesso aos portos portugueses às armações estrangeiras, alegando, para isso, a necessidade de recorrerem aos produtos de consumo e outros que somente os franceses podiam fornecer.

Outra questão importante é a que corresponde ao fim da exploração da mão de obra africana nas empresas europeias. O século XIX pode ter visto importantes acontecimentos que pareciam apontar para essa direção, mas não obstante todas as mudanças legais e as novas nomenclaturas, a exploração do homem africano

prossequiria por praticamente um século e meio para além das primeiras leis antitráfico aprovadas por países europeus com esse objetivo. Os “trabalhos forçados” nas colônias portuguesas ou os *libres engagés*³ franceses foram outras formas de dar continuidade à exploração desta mão de obra.⁴

2. A legislação portuguesa sobre o tráfico

O tráfico de escravos, apesar das bem intencionadas leis, continuava sendo praticado entre outras coisas porque a própria escravidão ainda estava vigente, fazendo do tráfico apenas um “braço” do sistema escravista. As leis promulgadas com o intuito de acabar definitivamente com a escravidão não encontraram melhor sorte que as que pretendiam acabar com o tráfico propriamente dito. Uma após outra foram sendo publicadas, mas os resultados eram realmente irrisórios. Em 1854 um decreto obrigava o registro de todos os escravos na província de Moçambique, ao tempo que era considerado libertos os que não fossem assumidos pelos seus patrões. Poucos foram os que tiveram o trabalho de cumprir a lei e quase nenhum escravo foi alforriado. Quatro anos mais tarde, em 1858, decretou-se a total extinção da escravidão... Para daí vinte anos! Já no ano seguinte (1859) decidiu-se por abolir desde logo a escravidão em todo o território português, sendo obrigados, no entanto, os novos libertos a servirem durante dez anos aos seus donos. Finalmente, em 1875, outro decreto legislava sobre o tema da escravidão e da servidão dos libertos (para o ano seguinte), estabelecendo a tutela pública até abril de 1878.

A sequência desta legislação demonstra as dificuldades para abolir a escravidão que continuou sendo praticada com outra nomenclatura. É inevitável, diante dessa realidade, que façamos a seguinte pergunta: a mudança do *status*, ou da designação com que se reconhecia as novas formas de obtenção da força de trabalho nas colônias portuguesas, seria consequência da implementação de um modo capitalista?

Para Adelino Torres o que ocorreu foi a sobrevivência do mercantilismo, visto que, por diferentes motivos, o liberalismo – capitalismo liberal – não chegou a se concretizar até pelo menos a Segunda Grande Guerra. O que prevaleceu então, ou melhor sobreviveu, foi um protocapitalismo. 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 fiduciária⁵. 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 britânicas⁶. O reconhecimento da inexistência nas colônias das condições verificadas na Europa para a acumulação capitalista levou a metrópole portuguesa a criar essas condições lançando mão de estratégias próprias e específica à nova realidade. Essa especificidade teira significado, portanto, uma "transição ao moderno capitalismo"⁷.

O discurso de surdos travado entre o Governo de Lisboa e os agentes das colônias com relação à abolição do tráfico de escravo se deve ser entendido pela defesa dos interesses da burguesia colonial, que se colocou relutantemente contra a implantação do trabalho assalariado livre, como advogava em sua época Sá da Bandeira.

3. Moçambique e o fim do tráfico atlântico no século XIX

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 carregamento humano à Cuba. Curiosamente também à Cuba teria chegado o último desses carregamentos 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”⁸. Definitivamente chegava ao fim uma das atividades comerciais mais importantes para o desenvolvimento do mercantilismo e, por conseguinte, do capitalismo⁹.

Com relação à Moçambique podemos dizer que o chamado tráfico ilícito começou no dia 10 de Dezembro de 1836, quando Sá da Bandeira declarou oficialmente o fim do 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 Oeynhausien), governador-geral e responsável primeiro pelo cumprimento do decreto, não só

suspendeu a sua execução como chegou mesmo a regulamentar o tráfico. Quatro anos mais tarde, outro governador-geral, Pereira Marinho, que finalmente tentou aplicar a lei, foi exonerado e substituído por um importante negreiro apenas um ano depois de ter tomado posse. Somente dezesseis anos mais tarde assumiria como governador-geral de Moçambique um antiescravista convicto: João Tavares de Almeida.

Depois de estar operando ativamente durante toda a década de 1840 com barcos brasileiros e estadunidenses, o tráfico de escravos de Moçambique que cruzava o Atlântico começou a conhecer definitivamente o seu fim com a chegada da segunda metade do século XIX. Os brasileiros encerraram praticamente o tráfico na década de 1850, enquanto Cuba e os Estados Unidos continuaram a importar grandes contingentes de escravos por mais uma década¹⁰. Uma vez esgotado o tráfico no Atlântico, o Índico foi o palco dos últimos suspiros nas exportações escravistas para além dos limites africanos.

Tudo isso vinha ocorrendo principalmente em função das pressões inglesas, que era a principal interessada no seu fim. Uma mistura de movimento humanista e de interesses econômicos tinha colocado a que era então a primeira potência mundial no encalço de Portugal para que seguisse o mesmo exemplo. Antes disso, França (1794), Dinamarca (1803) e os Estados Unidos (1807) tinham proibido o tráfico¹¹. A abolição aprovada pelos britânicos, 23 dias depois que 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 de “exportação” do chamado “humanismo britânico”¹².

Nessa primeira metade do século XIX, apesar de todas essas restrições, o número de escravos saídos de Moçambique foi em aumento. A saída principalmente 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, que 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 aumento¹³. Esse tráfico de escravos, que conheceu um aumento significativo em meados do século XIX, estender-se-ia ainda por 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 polémicas. Solicitado a dar testemunho sobre a questão em Moçambique, o que foi apresentado 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.

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 armada¹⁴.

Quinze anos mais tarde Mouzinho de Albuquerque tomou posse como governador-geral de Moçambique. No seu relatório sobre o biênio 1896-1898 fazia 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"¹⁵.

Mas não foram apenas os portugueses quem garantiram a continuidade desse comércio. A participação dos árabes — que já praticavam o tráfico bem antes da chegada dos portugueses ao Índico — e dos franceses foi importante para isso, principalmente a partir da segunda metade do século XIX. Utilizando os pequenos portos acessíveis com os seus pangaios,¹⁶ os muçulmanos de Zanzibar e Madagascar permaneceram no tráfico de escravos na costa de Moçambique até as primeiras décadas do século XX¹⁷. Já os franceses, a partir de 1854, quiseram dar um caráter de trabalhadores livres a esses escravos nomeando-os *libres engagés*. O governo-geral de Moçambique acabou por se opor a essa “modalidade” que só foi autorizada em 1881. Acordos celebrados pelos dois países permitiram que fossem levados, entre os anos de 1888 e 1890, às plantações francesas do Índico 4000 *libres engagés*. Paralelamente a essa modalidade de "trabalho", o tráfico de escravos continuou existindo e, segundo José Capela, mais de 160.000 escravos saíram de Moçambique para vários destinos no

Índico na última metade do século XIX¹⁸.

Enquanto na Europa, a princípio do século XIX, o discurso humanista surgido ainda no século anterior começava a dar os seus primeiros passos e a Revolução Industrial ia mostrando o seu apetite por matérias-primas, na costa oriental africana começava a ocorrer uma mudança significativa com relação à distribuição de poder. No norte os sultões de Omã de Zanzibar atraíam as rotas comerciais do interior, que até então se dirigiam majoritariamente à ilha de Moçambique. Financiados pelos indianos, organizaram-se cada vez mais enormes caravanas que partiam diretamente para o interior em busca, principalmente, de escravos e marfim.

Essa penetração de Zanzibar para o interior acabou resultando no aparecimento de uma série de novas estruturas políticas. Situação essa que se diferenciava muito da atitude mantida até então pelos portugueses da ilha de Moçambique, que não costumavam organizar grandes caravanas, contentando-se em esperar os comerciantes africanos vindo do interior. Essas caravanas, verdadeiras forças militares e econômicas, ajudaram a espalhar o Islão um pouco por toda à parte, ao tempo que por meio dos casamentos e outros laços de clientelismo fizeram com que esses homens estabelecessem ligações com novos povos africanos.

Independente dessas grandes caravanas, as populações do entorno suaíli¹⁹ sempre foram um elemento fundamental para o sucesso do comércio marítimo da costa oriental africana. E isso continuou sendo uma tônica ainda no século XIX, contrariando assim uma ideia generalizada de que a presença portuguesa, a partir do século XVI, teria levado a um declínio acentuado do poder suaíli na região. António Rita-Ferreira argumenta que nenhuma autoridade ou particular português possuía poderes navais, capital humano e mercantil ou manufaturado para poderem dispensar o conhecimento e os recursos "quer dos elementos da civilização suaíli quer dos agentes econômicos de origem asiática que, durante séculos, conseguiram manter em funcionamento os circuitos comerciais tanto terrestres como oceânicos"²⁰.

Ainda segundo o mesmo autor, no século XIX os suaílis continuavam sendo fundamentais para o comércio por meio dos seus transportes marítimos, juntamente com os seus correligionários das Comores e de Madagascar, garantindo a sobrevivência dos negócios com Goa e com as margens dos golfos de Cambaia e Cache.

Em busca de elevados ganhos, alguns dos seus empresários foram responsáveis, portanto, pelo prolongamento do comércio de escravos e de outras formas de mão de

obra servil no século XIX.²¹ Essa contribuição não se dava apenas no campo comercial propriamente dito, já que os suaílis eram também fundamentais para a viabilidade do transporte marítimo, sendo importantes construtores de barcos à vela de cabotagem e de longa distância. Um observador da época, António Cândido Pedroso Gamitto, assim descrevia a importância das embarcações suaílis para a Ilha de Moçambique em 1850: “... por isso importa não só destes géneros, como de todos os mais que são necessários para a subsistência, e que lhe trazem os árabes de S. Lourenço (Madagascar), Zanzibar e Anjoanes (Comores), etc”²².

Ao sul de Moçambique, onde os afro-portugueses continuavam a intentar implantar as suas instituições e a sua cultura em zonas do interior, ainda desconhecidas para esses, também se verificou uma alteração das rotas comerciais com a abertura pelos britânicos do Porto de Natal em 1824, que passou a rivalizar com o protagonismo de Lourenço Marques. As exportações de escravos por volta de 1840 tinham experimentado uma baixa significativa em consequência da queda do preço do açúcar que, somado aos esforços diplomáticos dos britânicos, parecia apontar para uma redução significativa e duradoura do tráfico. Mas todo esse trabalho diplomático viu-se desaparecer quando o preço do açúcar e do café voltou a subir significativamente a partir de 1846, o que fez disparar as exportações de escravos para o Atlântico, principalmente na direção do Brasil e de Cuba. É verdade que um protocolo assinado em 1847 e renovado em 1850 entre Portugal e Grã-Bretanha permitia o ingresso da Armada Britânica às águas territoriais de Moçambique durante as perseguições aos navios negreiros, mas em 1853 Portugal não quis mais renová-lo, fazendo com que a realidade no litoral voltasse à situação anterior.

Já na segunda metade do século XIX os árabes passaram a ter um papel predominante no comércio de escravos, principalmente depois da transferência da capital do sultão de Omã para a ilha de Zanzibar, o que significou o domínio comercial na costa oriental africana. Em 1858 um côsul britânico calculou em mais de 160 mil o número de escravos importados por Zanzibar, que no ano seguinte iria se tornar no primeiro mercado mundial de cravo, goma copal e marfim, contando para isso com o financiamento hindu²³.

Madagascar foi outro ponto importante para a manutenção do tráfico no mesmo período. Conscientes do perigo que poderia representar a criação de infraestruturas viárias para a segurança da ilha diante da possibilidade de ataques e ocupações do tipo

colonial, as elites locais tiveram que buscar na força muscular humana uma alternativa para substituir as possibilidades de transporte em veículos com rodados, que poderiam muito bem ter sido utilizado devido a grande quantidade de gado bovino existente. Diante disso, e para possibilitar a expansão do seu comércio a partir da década de 1860, o Império Merina teve que garantir a chegada de um número considerável de escravos africanos²⁴. As importações humanas provenientes da costa oriental africana para fazer frente às novas necessidades de expansão, cresceram a tal ponto que a palavra "moçambique" acabou por tornar-se sinônimo de "escravo negro" em Madagascar.

5. O tráfico no contexto do oceano Índico

Mais tarde conforme o tráfico no Atlântico diminuía consideravelmente e o policiamento dos navios britânicos se tornava cada vez mais uma possibilidade real, o tráfico de escravos não só buscou novos mercados como Madagascar e a ilhas francesas do Índico, como também se parecia cada vez mais a um jogo de rato e gato. A dinâmica de embarque mudou e com ela também a organização de aprisionamento e exportação no litoral de Moçambique. Agora os escravos eram guardados em barracões que se encontravam cada vez mais longe das cidades portuguesas. Os navios negreiros tinham todo o cuidado em aproximarem-se da costa, buscando sempre portos isolados e longe de qualquer vigilância, a semelhança do que acontecia na Guiné Portuguesa e no próprio Brasil. Uma vez ancorados faziam chegar uma mensagem aos fornecedores. Estes percorriam a pé a distância que os separava ou utilizavam grandes barcaças ancoradas nos principais rios. Essa operação nem sempre se coroava de êxitos e não foram poucos os casos de escravos que acabaram sendo jogados ao mar para escaparem dos controles de navios britânicos.

Para o funcionamento desse tráfico clandestino era fundamental o contacto com as redes ao longo da costa. No norte as comunidades islâmicas desempenharam esse papel, enquanto que mais ao sul as famílias afro-portuguesas garantiram o abastecimento. Essas famílias eram, sobretudo, detentoras dos prazos e contavam com a benevolência dos governadores das cidades.

Era tão estendido o negócio do tráfico de escravos que um visitante que esteve em Quelimane, a meio caminho entre a Ilha de Moçambique e Inhambane, no início da década de 1840, constatou como os afroportugueses arriscavam todo o seu capital nesse

“jogo”. Ganhando conseguiriam duplicar o investimento; perdendo poderiam sempre tentar outra vez²⁵. Vinte anos mais tarde, outro visitante que esteve 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 preste a receber a sua carga viva. Havia ainda uma escuma da armada portuguesa (que, por seu turno, não teria quaisquer problemas em levar a caba um pouco de comércio ilegal), e uma outra escuma de péssimo aspecto, esta pertencente a um mercador de Moçambique²⁶.

A necessidade em abastecer esse comércio elevou substancialmente o número de africanos que caíram na rede do tráfico acusados de feitiçaria. António Gamitto, citado anteriormente, relatou em 1857 que uma quarta parte dos escravos exportados de Moçambique era objeto de algum tipo de acusações de feitiçaria na sua comunidade de origem²⁷. 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 africano.

A singularidade que caracterizou o tráfico de escravos no século XIX na parte oriental do continente africano foi que, a diferença da costa atlântica, só a partir desse momento as exportações ganham uma importância significativa. As pressões militares por parte da Grã-Bretanha, que na costa ocidental começaram a surtir efeitos com o suprimento do tráfico ao norte do Equador — visto também o Império da Sua Majestade ter sido responsável por uma parte volumosa do tráfico antes de se decidir acabar com ele —, fizeram com que a busca de escravos se deslocasse para o sul de Angola e para a costa oriental.

Esse aumento veio de mãos dadas também com a expansão das economias de plantação nas ilhas de Maurícia, Reunião e Zanzibar. Os acordos entre os britânicos e a ilha de Zanzibar para promover o abolicionismo acabou por gerar a curto prazo um aumento do número de escravos, visto que, se por um lado o escravo perdeu o seu atrativo para exportação, encorajou, por outro, o seu uso em atividades internas, uma vez que 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 reacionários na utilização de armas de fogo como moeda para o comércio com a África oriental. Mas assim que os franceses começaram a procurar escravos africanos no norte de Moçambique, rapidamente essas

armas acabaram entrando no circuito comercial, gerando um maior número de escravos prisioneiros em consequências das rivalidades e guerras. Essas armas que também serviam 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 com o saque das populações ou com os artigos estrangeiros, ou com uma combinação dos dois. A acumulação de armas nas mãos de grupos que, desde longa data, vinham-se destacando pela caça e pelo comércio de marfim, transformou-os em poderosos escravizadores africanos.

Encontramos esses grupos no nordeste de Moçambique onde estavam as chefaturas ajauas, estendendo-se até o lago Niassa, e que formavam grupos homogêneos e sem um poder centralizado. Para essas comunidades a posse de armas e de pólvora facilita-lhes 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 que viria a ser designada de Zambézia, no centro de Moçambique, foram os achicunda (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 "prazeiros", 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 acabaram adquirindo uma identidade e não poucas 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 derrogar uma lei que permitia aos ingleses o bloqueio da chamada costa portuguesa da África Oriental, menos de um ano depois de aprovada, que pretendia impedir o comércio de armas, munições e de escravos, visto tal medida ter imobilizado o comércio do interior. O governador de Tete, assim se referia a esse comércio em 1889: "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"²⁸.

6. Conclusão

A utilização do conceito jurídico "ilícito" ou "ilegal" que remonta ao direito romano, para caracterizar um período histórico envolvendo, por um lado, uma parte significativa do mapa mundi (tendo o Atlântico como conector) e, por outro, o tráfico de escravos parece-nos no mínimo reducionista. Do lado africano, a jurisdição ocidental tardaria ainda muito tempo em influenciar diretamente suas dinâmicas sociais. Portanto, temos que perguntar também a partir de que momento os africanos e árabes passaram a "criminalizar" o tráfico de escravos.

Mais valeria ater-se sobre o esgotamento definitivo do tráfico que cruzava o Atlântico, visto que assim podemos perceber melhor não só o embate jurídico e eurocêntrico, como também os aspectos econômicos, políticos e sociais dos diferentes continentes envolvidos, onde a "ilegalidade" é apenas um dos aspectos desse período.

A história nos brinda constantemente com uma série de ironias e contradições e, no caso das campanhas abolicionistas, não poderia ser diferente. Isso porque, malgrado todo o movimento desencadeado principalmente pelos humanistas britânicos pelo fim do tráfico e da escravidão, os produtos gerados agora pelo chamado "comércio lícito" continuavam dependentes do trabalho escravo; independente da mudança de nomenclatura. Isso ia desde o "cravinho da Índia" produzido e exportado por Zanzibar, o açúcar produzindo pelos britânicos na ilha de Maurícia (nesse caso recorrendo à mão de obra indiana), à produção de Madagascar que até 1885 recorreu ao trabalho escravo ou "gratuito", ou através dos grossistas e prestamistas indianos de nacionalidade britânica que financiavam o tráfico na costa oriental africana.

¹ Este artigo 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.

² Esta categorização entre lícito e ilícito não significou para os africanos o fim da sua exploração como força de trabalho, nem mesmo da violência como forma de recrutamento de braços para a exploração e produção de matérias-primas no continente. O caso do Congo Belga talvez tenha sido o exemplo mais dramático da colonização europeia (nesse caso do Rei Leopoldo II) para garantir a exploração das suas colônias africanas. Sobre a violência na exploração da borracha no fim do século XIX e princípio do XX no Congo Belga e do empenho diplomático do rei belga para apoderar-se de uma região considerável da África Ocidental ver HOCHSCHILD, Adam. *El fantasma del rey Leopoldo*. Barcelona: Península, 2002.

³ Introduzidos pelos franceses em 1854, buscavam 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. Este sistema perdurou, segundo José Capela, até cerca de 1900 quando foi abolido definitivamente. 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. 62-64. Ver também do mesmo autor, *O escravismo colonial em Moçambique*. Porto: Afrontamento, 1993, p. 98; NEWITT, Malyn. *História de Moçambique*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1995, p. 250.

⁴ Nessa perspectiva a historiadora Isabel Castro Henriques afirma que a escravidão, no caso angolano, teria permanecido até à independência de Angola em 1975. MEDINA, João; HENRIQUES, Isabel Castro.

A rota dos escravos. Angola e a rede do comércio negreiro. Lisboa: CEGIA, 1996, p. 203. Em Moçambique não foi diferente, visto que os “serviçais de São Tomé” continuaram sendo recrutados na costa oriental africana até os últimos anos da dominação colonial. CAPELA, José. O problema da escravatura nas colónias portuguesas. In Albuquerque, Luís. *Portugal no Mundo*. Lisboa: Publicações Alfa, Vol. VI, 1989, p. 51-63. Especificamente sobre essa questão levantada a respeito dos “serviçais de São Tomé” ver p. 62.

⁵ TORRES, Adelino. *O império português entre o real e o imaginário*. Escher: Lisboa, 1991. O autor busca analisar neste trabalho os embates e diferenças entre as burguesias portuguesas instaladas na metrópole e as das colónias. Lembra Torres que pelo menos até a chegada do século XX, a burguesia colonial era formada para além dos portugueses brancos também por mestiços e negros e, que mesmo assim existiam diferenças entre os que operavam no litoral e no sertão. Para uma discussão sobre as tensões entre a permanência do mercantilismo e o capitalismo de produção na colonização portuguesa ver principalmente o Capítulo I.

⁶ ZAMPARONI, Valdemir. *De escravo a cozinheiro. Colonialismo e racismo em Moçambique*. EDUFBA/CEAO: Salvador, 2007, p.38. Especificamente o contraponto à teoria defendida por Torres ver p. 37-40.

⁷ Ibid., p. 40.

⁸ CAPELA, 1989, p. 60.

⁹ Cinco ou seis anos mais tarde, e com destino ao Brasil, partiria o último negreiro da costa angolana.

¹⁰ NEWITT, 1995, p. 249.

¹¹ No caso da França, a própria escravidão; contudo, voltaria a legalizá-la e só em 1802 a proibiria definitivamente.

¹² MARQUES, João Pedro. Manutenção do tráfico de escravos num contexto abolicionista. A diplomacia portuguesa (1807-1819). In: *Revista Intencional de Estudos Africanos*. Lisboa, n. 10/11 (1989), p. 65.

¹³ Os “prazos da coroa” 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. Na tentativa de limitar a expansão e o poder desses, a Coroa portuguesa tentou impor algumas regras como o direito de sucessão exclusivamente às mulheres brancas, pagamento de tributo e a concessão da propriedade durante três gerações. Essas regras nem sempre foram cumpridas e tanto os prazos como a sua escassa população branca tendeu a africanizar-se por completo. Em muitas ocasiões as mulheres brancas casaram-se tanto com mestiços como com indo-portugueses e seus filhos chegaram a formar um número considerável de proprietários. A dominação completa da região dos “prazos” só ocorreu por completado em 1902 com a campanha do Barué. Ver entre outros PAPAGNO, Giuseppe. *Colonialismo e Feudalismo*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980; BOXER, C. R. *Relações raciais no império colonial português 1415-182*. 2ª Edição. Porto: Afrontamento, 1988, p. 52-54; M'BOKOLO, Elikia. *África Negra: história e civilizações*. 2ª Edição. Lisboa: Edições Colibri, Vol. II, 2007, p.272; RITA-FERREIRA, A. Breve nota sobre o segundo regime de prazos da Zambézia, In *Vice-Almirante A. Teixeira da Mota: in memoriam*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical; Academia da Marinha, Vol. II, 1989, p. 351.

¹⁴ CAPELA, José. *Escravatura. A empresa de saque o abolicionismo (1810-1875)*. Porto: Afrontamento, 1974, p.282.

¹⁵ Ibid. p. 283.

¹⁶ Embarcações de origem indiana.

¹⁷ MOURA, Armando Reis. *Barcos do litoral de Moçambique*. Lourenço Marques: s.n. 1973. RITA-FERREIRA, A. Moçambique e os naturais da Índia portuguesa. In: *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa* (atas), Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical/Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985, p. 618. RITA-FERREIRA, A. 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* (atas), Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1989(b), p. 302-303.

¹⁸ CAPELA, 1989, p. 58.

¹⁹ Denomina-se suaíli tanto a região oriental da África que vai da Somália até Sofala no litoral de Moçambique como o seu povo islamizado. Populações de uma intensa e antiga atividade comercial e de emigrantes, principalmente do sul da Península Arábica mas também da Pérsia e da Índia, acabaram mesclando-se com culturas e povos africanos de origem banto. A solidariedade de base islamista e os interesses mercantis passaram a desempenhar um papel importante na vida religiosa, cultural, linguística e

comercial da região. Quando os portugueses ai chegaram no final do século XV praticavam intensamente o comercio do ouro e do marfim, mas também de escravos. Os suaílis formaram um importante elo de ligação entre os comerciantes árabes, indianos e europeus com as populações africanas do interior do continente. Ver entre outros BOXER, 1988, p. 45-48; ROCHA, Rocha. 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* (atas), Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1989, p. 581-582 e a nota 9 da p. 607; ZAMPARONI, Valdemir. *Monhés, Baneanes, Chinas e Afro-maometanos. Colonialismo e racismo em Lourenço Marques, Moçambique, 1890-1940*. Lusotopie, n° 7 (2000), Paris, p. 213. RITA-FERREIRA, 1989(b), p. 301-302.

²⁰ RITA-FERREIRA, 1989(b), p. 301.

²¹ O último carregamento vultoso de escravos aprisionados no norte de Moçambique ocorreu no ano de 1902 e os negreiros eram todos árabes e suaílis. CAPELA, José. Moçambique no século XIX. In Valentim, Alexandre. *O Império Africano (Séculos XIX e XX)*. Lisboa: Edições Colibri, 2000, p. 121.

²² RITA-FERREIRA, 1989(b), p. 302.

²³ Ibid., p. 303.

²⁴ Curiosamente esse império era treinado e armado pelos britânicos, ferozes defensores do fim do tráfico negroiro.

²⁵ NEWITT, 1995, p. 251

²⁶ Cf. Ibid., p. 251

²⁷ RITA-FERREIRA, 1989(b), p. 319.

²⁸ CAPELA, José. O Ultimátum na perspectiva de Moçambique. As questões comerciais subjacentes. In: *Moçambique: navegações, comércio e técnicas* (atas), Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade Eduardo Mondlane de Maputo; Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998(b), p. 275.