

José Capela (2016), *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, Porto: Afrontamento

Jorge Ribeiro*

pp. 297-299

A primeira página desta obra recorda-nos, desde logo, a sua matéria-prima, o escravo, na sua definição mais clara, enviada pelo capataz-mor de Moçambique para a ata da sessão de 13 de março de 1853: “... quando a tripulação da embarcação for composta de escravos, por isso que sendo estes considerados como coisas...”. É o primeiro clarão deste livro luminoso por um dos mais importantes investigadores da Escravatura a nível internacional, José Capela.

Foram os armadores franceses que induziram o desenvolvimento do tráfico moderno em Moçambique, escreve José Capela no segundo capítulo. O impulso do Governo francês em 1774, apetrechando barcos e financiando expedições, promoveu o comércio negreiro de forma “florescente”. De 1783 a 1792 saíram 43 navios de Nantes para o Índico. De 1798 a 1808, Bordéus encaminhou mais 64, dispondo de grandes facilidades no que respeitava aos meios de troca mais adequados para o negócio de escravos na Costa Oriental de África. Além de vinhos e aguardentes, abundavam patacas espanholas obtidas em S. Domingos (que as recebia de Cuba em troca de escravos) e, à partida para a Índia, no porto de Cadiz (obtidas dos navios provenientes de Lima, Havana e Montevidéu).

Há boas razões para acreditar que o tráfico sistemático a partir de Moçambique, com envolvimento de armadores de praças portuguesas, brasileiras ou moçambicanas, não existiu antes da última década de Setecentos (p. 69). Até que as condições do negócio mudaram: “As autoridades centrais de Lisboa insistiam em que Moçambique pagasse as mercadorias que recebia da Metrópole com escravos para o Brasil”.

Este livro – “O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique, 1717-1904” – comporta, ao longo das suas 396 páginas, uma profunda investigação criteriosamente apresentada em nove capítulos. O tráfico (transíndico, transatlântico e clandestino), os armadores e os negociantes, a economia e os efeitos do tráfico, portos, rotas, caravanas. E os escravos – a sua captura, viagem para a costa, antes do embarque, o transporte e as condições de alimentação, lotação, doenças e mortandade. Os seus destinos, motins e rebeliões a bordo. As obras de José Capela sobre a história da Escravatura completam-se na riqueza da sua investigação ao longo de 40 anos. O relacionamento da colonização europeia com as formas sociais de cativo ou de escravatura verificou-se cedo, lê-se num excelente artigo publicado na Revista Africana Studia (n.º 14/2010) intitulado «A captura de escravos no Sudeste Africano para o tráfico a longa distância»:

tão cedo como em 1507 estavam os portugueses a organizar o dispositivo militar para o controlo do Canal de Moçambique. E em janeiro desse ano o escrivão da feitoria de Quíloa passava um conhecimento de 27 peças de escravos marinhos que o feitor daquele porto mandava ao capitão-mor da frota estacionada em Sofala. Escravos marinhos

* CEAUP.

tirocinados nas lides da navegação pelos arábios que talavam aqueles mares, parte de um apresamento feito por Bartolomeu Afonso, no mesmo ano e com a mesma origem Afonso de Albuquerque foi fornecido com 20 escravos.

Uma primeira referência ao tráfico sistemático de escravos é a de terem sido vendidos em Sofala mais de 600, entre maio de 1510 e setembro de 1512. O movimento de escravos no porto não se limitava à escravatura doméstica nem ao recrutamento militar. Era um tráfico organizado, consistente. Vinha de muito antes. E assim se manteve durante séculos.

(...) Entrado que era o século XX, o tráfico de escravos mantinha-se na costa de Moçambique. Segundo o comandante da Divisão Naval Portuguesa no Índico, em 1902 mantinha-se um tráfico consistente na costa de Moçambique que ele significava de grande e pequena escravatura. A grande era de europeus que lá iam fazer carregamentos exclusivos de escravos. Negreiros poderosos com agentes e mandatários em Bombaim, Zamzibar e Mascate. Em Mascate encontravam colocação para todos os escravos. A pequena escravatura era dos navios especialmente empregados no contrabando de mercadorias. (...) Este comércio executado nos portos, abastecido pelas caravanas provenientes do interior tem, então, como fonte, a rapina de pessoas, à mão armada, para execução da qual os agentes do tráfico eram sistematicamente abastecidos de pólvora pelos mesmos pangaiois que, no fim do circuito, carregavam escravos.

Em maio de 2010, José Capela deu uma entrevista ao Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, explicando, digamos assim, a base do sistema. «Dentro de Moçambique, todas as empresas, muito particularmente as empresas de plantação, dispunham de recrutadores profissionais que talavam o interior à cata de trabalhadores. Socorriam-se dos administradores e dos chefes de posto que peitavam. Prática corrente. Mal remunerados, muitos desses agentes de autoridade, de férias em Portugal, exibiam os seus trens de vida publicamente comentados. As grandes empresas estatais, das quais a mais relevante era a dos Portos e Caminhos de Ferro, também recorriam à prestação de trabalho forçado. Na linguagem corrente, em contraste com o trabalhador *voluntário*, havia o *contratado*».

(...) As empresas, dada a procura de mão de obra intensiva nas grandes companhias de plantação – de que eram exemplo as açucareiras – não dispensavam o trabalho forçado. Mantinham os recrutadores e nem sequer eram respeitadas as normas legais estabelecidas para o recrutamento. Socorriam-se de perversidade tais como interpelarem o passante, extorquirem-lhe a caderneta e denunciarem-no ao administrador como indocumentado, logo remetido para o trabalho forçado.

O fabuloso negócio da escravatura, que começa nos recrutadores, progride rapidamente por duas vias: no tráfico clandestino dominado pelos arábios, e no tráfico “legal” onde entram armadores, uma multitude de negociantes, negreiros brasileiros, capitães-generais, governadores, fornecedores de portos e viageiros. A que José Capela dedica um quinto da sua obra em epígrafe.

Este portentoso estudo sobre o tráfico de escravos nos portos de Moçambique integra, a fechar, um repertório de navios que atracaram e levantaram ferro desses mesmos portos, entre os anos de 1717 e 1860. Trata-se de um registo notável, cinquenta e sete páginas repletas de informações agrupadas nas colunas «Ano», «Navio», «Viagem conhecida», «Armadores», «Escravos» e «Fontes», dados que o investigador recolheu em exaustivas leituras de documentos atestando autos de visita, manifestos de carga, requerimentos e despachos de passaporte, comunicações entre as diversas autoridades nos portos, mapas com datas de chegada e partida dos navios negreiros.

Carregar escravos em portos sem qualquer vigilância alfandegária, por exemplo, largar de um porto e visitar outros onde a carga aumenta sem ser declarada, atracar no Brasil com

mais escravos que os registados à partida de Moçambique – neste contexto, como alerta o autor, é fácil admitir que haverá números que pecam por defeito num negócio já de si ilegal. «Mesmo não levando em linha de conta os capitais anónimos que podiam situar-se por detrás de uma expedição, raramente surge o nome do armador (...) porque o negócio nos portos de Moçambique era defeso a não portugueses, e quando os navios não portugueses passaram a pagar impostos mais elevados sobre escravos exportados fizeram-se vendas fictícias de navios», acrescenta José Capela.

Antes de morrer, a 14 de setembro de 2014, o autor de «Moçambique pelo seu Povo», «O Vinho para o Preto», «Escravidão, a Empresa de Saque», «O Escravismo Colonial em Moçambique? – dentre duas dezenas de títulos incontornáveis neste capítulo da História Universal – ainda refundiu e valorizou mais o que editara doze anos antes. É a segunda edição de «O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904», pela Editora Afrontamento.