

ENTRE GRILHÕES E CONTRATOS: A BARCA FRANCESA ALFRED E O TRÁFICO DE TRABALHADORES ENGAJADOS EM MOÇAMBIQUE PARA A ILHA REUNIÃO*

Paulo Cesar Gonçalves  

Universidade Estadual Paulista (Unesp)

A sombra do escravismo, o trabalho sob contrato tornou-se importante estratégia para obtenção de trabalhadores precarizados ao longo do século XIX, provocando o deslocamento de contingentes populacionais significativos que, na origem e no destino, abarcaram praticamente os quatro cantos do globo. Northrup¹ observa que mais de 2 milhões de pessoas se deslocaram como trabalhadores sob contrato (*indentured laborers*) entre 1831 e 1920 – número bastante significativo, que indica a magnitude dessas migrações laborais. A maioria era composta por homens e as densas populações da China e da Índia constituíram-se nas principais fornecedoras desses trabalhadores. Em termos absolutos, a contribuição indiana (1,3 milhões) foi muito superior à chinesa (386 mil).² Importante ressaltar ainda a intensa movimentação de trabalhadores dentro

* Este artigo apresenta alguns resultados da pesquisa financiada pela Fapesp (Processo n. 2022/01343-8) e pelo CNPq – Bolsa de Produtividade em Pesquisa (Processo n. 308536/2021-5). O autor agradece aos pareceristas anônimos e aos editores da *Afro-Ásia* pelas valiosas considerações que contribuíram para o aperfeiçoamento deste manuscrito.

1 David Northrup, *Indentured Labor in the Age of Imperialism, 1834-1922*, Nova York: Cambridge University Press, 1995. p. 78 e pp. 156-161.

2 Os números incluem os trabalhadores contratados que retornavam e emigravam novamente. Os indianos foram o principal exemplo desse processo, transitando entre as diversas áreas do império britânico. Conferir: Yoshina Hurgobin and Subho Basu, “Oceans without Borders’: Dialectics of Transcolonial Labor Migration from the Indian Ocean World to the Atlantic Ocean World”, *International Labor and Working-Class History*, v. 87 (2015), pp. 7-26, . Para as Ilhas Maurício e Reunião, Stanziani aponta que nas décadas de 1850-1860, aproximadamente um terço dos indianos voltou para casa. Alessandro Stanziani, “Travail, droits et immigration. Une comparaison entre l’île Maurice et l’île de La Réunion, années 1840-1880”, *Le Mouvement Social*, v. 4, n. 241 (2012), pp. 47-64, .

do mundo asiático, aliás, numericamente superior aos deslocamentos transoceânicos.³

Entre os principais destinos, Northrup identificou Jamaica, Trinidad e Tobago, Cuba, Peru, Guiana Britânica, Suriname, Guiana Francesa, Havaí, Ilhas Maurício, Ilha Reunião, Transvaal e Natal (África do Sul); quanto às regiões de origem, Índia, China, Japão, África,⁴ ilhas do Pacífico Sul, Ilha da Madeira e Açores. Do volume total, 927 mil chegaram às Américas, sendo o Caribe britânico seu principal receptor, com quase 530 mil. Outras áreas também receberam contingentes expressivos: Cuba (121 mil), Peru (118 mil), Caribe francês (100 mil) e Guiana Holandesa (57 mil). No Pacífico e no Índico, as migrações sob contrato foram um pouco superiores: Havaí (115 mil), Ilhas Fiji (82 mil), Queensland (Austrália) (67 mil), Ilhas Maurício (452 mil), Ilha Reunião (111 mil), Natal (152 mil) e Transvaal (63 mil). O período mais expressivo desses deslocamentos ocorreu entre as décadas de 1850 e 1870, com médias anuais de 44 mil, 33 mil e 27 mil para cada decênio, respectivamente.⁵ Em síntese, um fluxo de populações que, na origem e no destino, abarcou colônias formais e zonas de influência dos impérios europeus envolvidos

3 Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America, 1847-1874*, Bloomington: Xlibris, 2008; Gail Omvedt, "Migration in Colonial India: The Articulation of Feudalism and Capitalism by the Colonial State", *The Journal of Peasant Studies*, v. 7, n. 2 (1980), pp. 185-212, [DOI](#).

4 Vale destacar ainda os *liberated Africans* que saíram escravizados da África, mas depois foram recapturados de acordo com o direito internacional e reassentados como trabalhadores em áreas produtoras de *commodities*. Eles estiveram involuntariamente envolvidos em esquemas estatais que resultaram na sua "libertação", porém ficaram obrigados a contratos ou recrutamentos que duraram vários anos. As estimativas indicam a seguinte origem dos *liberated Africans*, entre 1800 e 1920: 260 mil da África Centro-Occidental; 235 mil da África Occidental; 155 mil da África Oriental e 24 mil do norte da África. *Liberated Africans*, "Media & Events", *Liberated Africans*, [DOI](#). Sobre a ação dos britânicos, ver: Beatriz G. Mamigonian, "In the Name of Freedom: Slave Trade Abolition, the Law and the Brazilian Branch of the African Emigration Scheme (Brazil-British West Indies, 1830s-1850s)", *Slavery & Abolition*, v. 30, n. 1 (2009), pp. 41-66, [DOI](#); com relação às práticas dos franceses, ver: Céline Flory, *De l'esclavage à la liberté forcée. Histoire des travailleurs africains engagés dans la Caraïbe française du XIXe siècle*, Paris: Société des Africanistes, 2015.

5 Northrup, *Indentured Labor*, pp. 156-161.

na concorrência por força de trabalho, mercados consumidores e fornecedores de alimentos e matérias-primas.

No caso de trabalhadores originários da África Oriental, é importante recuperar as observações de Alpers sobre uma das características marcantes da diáspora africana no Oceano Índico, onde escravizados e escravizadas encontravam-se espalhados por sistemas escravistas bastante diferentes e, assim, compreender melhor o universo e os métodos de recrutamento amparados nas redes do tráfico. As Ilhas Mascarenhas – incluindo as Seicheles – eram áreas produtoras de açúcar de forma semelhante às *plantations* das ilhas caribenhas. Madagáscar, que exportava e importava trabalho escravo, assemelhava-se aos sistemas asiáticos fechados de escravatura, nos quais os escravizados eram estrangeiros permanentes. Zanzibar e a costa da África Oriental enquadravam-se em padrões mais amplos de escravatura islâmica na Arábia e no Golfo Pérsico. Alpers destaca ainda a escravatura colonial no Cabo, muito diferente do sistema caribenho que prevaleceu nas Mascarenhas, e distinto do sistema no qual os escravizados eram considerados como pertencentes à linhagem do seu proprietário, traço característico dos *prazos* do Zambeze.⁶ Na Arábia e no sul da Ásia, os africanos foram escravizados em sistemas um tanto diferentes sob o Islã, nos quais a ideologia da escravatura era comparável na teoria, embora nem sempre na prática. Os africanos também apareceram como servos nos empórios administrativos europeus de Moçambique e da Índia.⁷

Allen também considera as Ilhas Mascarenhas como a exceção no Índico, pois lá se desenvolveu uma economia de plantação e formas

6 Os *prazos* do Zambeze eram instituições fundamentais da África Oriental portuguesa que vigoraram, com diferentes enquadramentos, durante três séculos e meio. Os *prazos* resultaram de uma intrincada mistura de modelos que conjugavam a tradição legal reinol, as necessidades e oportunidades da economia imperial, a tradição cultural africana e, várias vezes, a influência política de Goa. Jorge Alexandre dos Santos Baltasar, “Rumo ao hinterland: a evolução social dos prazos do vale do Zambeze (séculos XVII e XVIII)”, Dissertação (Mestrado em História do Império Português), Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2016, pp. 112, [↗](#).

7 Edward A. Alpers, “Flight to Freedom: Escape from Slavery among Bonded Africans in the Indian Ocean world, c.1750-1962”, *Slavery & Abolition*, v. 24, n. 2 (2003), pp. 51-68, [↗](#).

de escravidão similares à Atlântica, demandando muitos escravizados – suas estimativas indicam que 160 mil foram importados antes de 1810, vindos de Madagascar (70%), Moçambique e África Oriental (19%). Um comércio muito significativo que acabou por influenciar as políticas imperiais britânicas de repressão ao tráfico, a abolição da escravidão no Índico e o subsequente recurso ao trabalho sob contrato.⁸ Segundo Capela, o intenso tráfico de escravizados entre Moçambique e as colônias francesas no Índico durante o século XVIII e início do XIX não foi interrompido após a ilegalidade do tráfico negreiro – à luz da legislação portuguesa e dos tratados internacionais, com a consequente repressão ao transporte de escravizados por parte das marinhas de guerra britânica e portuguesa que patrulhavam a costa de Moçambique – nem com a abolição da escravidão nos diversos impérios coloniais.⁹ Por fim, como assinala Hoerder, vale destacar o duplo papel de Moçambique, ou de forma mais geral, da costa oriental da África como fornecedora de mão de obra escravizada e sob contrato para os mundos Atlântico e Índico.¹⁰

Para a Ilha Reunião, Stanziani observa que após a abolição da escravatura em 1848, a falta de mão de obra tornou-se crítica e encorajou os plantadores a demandar novos trabalhadores contratados, dessa vez da África Oriental. O recrutamento na Índia, Moçambique, Madagascar e na extensão da costa leste da África baseou-se em redes antigas, implantadas a partir do século XVIII, usando os mesmos métodos – sequestro, fraude – como na era da escravidão, com importante auxílio dos chefes locais. A anexação de Mayotte em 1841 abriu novas oportunidades de recrutamento nas Comores, Madagascar e na África Oriental. Mercadores

8 Richard B. Allen, “Slaves, Convicts, Abolitionism and the Global Origins of the Post-Emancipation Indentured Labor System”, *Slavery & Abolition*, v. 35, n. 2 (2014), pp. 328-348,  p. 337.

9 José Capela, *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1717-1904*, 2º ed., Porto: Afrontamento, 2016. p. 54.

10 Dirk Hoerder, *Cultures in Contact: World Migrations in the Second Millennium*, Durham: Duke University Press, 2002. Conforme Capela, o tráfico Atlântico sistemático a partir de Moçambique não existiu antes da última década do Setecentos e perdurou até os anos de 1860, tendo como destinos principais Cuba e Brasil. Capela. *O tráfico de escravos*, p. 69 e 102.

franceses importavam trabalhadores contratados do Gabão, do Zaire e da África Oriental. Em 1853, a França construiu novos centros de trânsito no Gabão e no Senegal; uma segunda fase, entre 1856 e 1866, incluiu Mayotte, onde cerca de 8 mil trabalhadores contratados passaram pela ilha, quase todos de Moçambique destinados à Reunião. Os franceses praticavam a “compra prévia” de escravizados de chefes locais e sultões para lhes dar a liberdade; em troca, exigiam que eles trabalhassem por determinado período para saldarem suas dívidas. Essa prática se espalhou especialmente em Madagascar, Zanzibar e Moçambique, provocando forte reação de portugueses e ingleses, que acusaram a França de fazer tráfico disfarçado de escravizados.¹¹

Em Moçambique, principal território do recrutamento para Reunião, a preocupação do governo português em tentar controlar e regular a saída de trabalhadores pelos portos da colônia não se restringiu apenas a medidas relacionadas à legislação sobre a organização do aparato burocrático fiscalizador, às condições do transporte ou mesmo na definição da responsabilidade dos cônsules nos locais que recebiam os engajados. O foco também era o trabalho considerado semelhante à escravidão nas áreas de destino e o tráfico da escravatura, disfarçado de engajamento de trabalhadores livres, no qual os sujeitos privados responsáveis pelo recrutamento e alocação dos emigrantes invariavelmente estavam ou estiveram ligados ao comércio negreiro. Essa questão foi de grande repercussão internacional e de pressão por parte dos governos britânico, no sentido de debelá-lo, e francês, na expectativa de suprir a demanda por braços em suas colônias no Índico.

Tendo como pano de fundo o quadro global das migrações de trabalhadores sob contrato, os contextos do pós-abolição da escravidão colonial francesa e da proibição do comércio de escravizados, este artigo analisa o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião através do caso da barca *Alfred*. Serão considerados, ainda, a geopolítica imperialista no mundo do Oceano Índico e na África Oriental,

11 Stanziani, “Travail, droits et immigration”, p. 54.

a pressão inglesa contra esse tipo de tráfico, a permanência das práticas utilizadas no trato de escravizados, a intensificação da demanda por mão de obra a baixo custo nas regiões tropicais e, dentro de certos limites da documentação, a agência dos engajados.

Os primeiros engajamentos

Em 27 de fevereiro de 1855, a metrópole portuguesa, através de seu ministro dos Negócios da Marinha e do Ultramar, visconde d’Athoguia, proibiu, por meio da Portaria nº 1394, “a saída de negros dos portos da Província [de Moçambique], senão em conformidade das Leis e Regulamentos em vigor”.¹² Essa proibição, na verdade, resultou da resposta ao pedido de dois súditos franceses residentes na Ilha Reunião, Sarda Garriga e Routannay, que pretendiam engajar “um certo número de trabalhadores dentre os habitantes de Inhambane comprometendo-se a não contratar se não gente livre, e por um prazo fixo de 5 a 6 anos, mediante todas as garantias que o Governo de S.Maj.^{de} possa exigir”.¹³ Tratava-se, na verdade, de tráfico de escravizados disfarçado de contratação de trabalhadores livres alforriados no ato da assinatura do contrato de trabalho, que marcou o período compreendido entre 1848, data da abolição da escravidão no Império francês, e o início dos anos de 1890, com destaque para o maior volume do engajamento na década de 1850.¹⁴

12 Portugal, “Portaria nº 1.394, de 27 de fevereiro de 1855, Legislação Régia, Repartição da Marinha” in José Maximo de Castro Neto Leite e Vasconcellos (red.), *Collecção Official da Legislação Portuguesa*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1856. [↗](#), p. 19-20.

13 Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Lisboa, Diretório Geral do Ultramar (SEMU-DGU), Moçambique, cx. 16, 3 fev. 1855. PT/AHU/SEMU/DGU-RCENTR/042/0016.

14 Virginie Chaillou-Atrous, “La reprise de l’immigration africaine à La Réunion à la fin du XIXème siècle: de la traite déguisée à l’engagement de travail libre”, *French Colonial History*, v. 16 (2016), pp. 27-54, [↗](#); Céline Flory, “Alforriar sem libertar: a prática do ‘resgate’ de cativos africanos no espaço colonial francês no século XIX”, *Revista Mundos do Trabalho*, v. 3, n. 6 (2011), pp. 93-104, [↗](#).

Sarda Garriga havia sido comissário geral da Ilha Reunião (1848-1850) e da Guiana Francesa (1851-1853); Routannay era proprietário de estabelecimentos industriais, de uma importante casa de comércio na ilha e de grandes propriedades em Madagascar, além de ocupar cargos honoríficos importantes na colônia francesa.¹⁵ A carta era acompanhada por um opúsculo, escrito por Benjamin Laroche,¹⁶ sobre a abolição da escravatura nas colônias francesas, “que o dito Ms. Garriga tivera missão de realizar na Ilha da Reunião, gloriando-se estes de ter podido operar a transição do estado de escravatura para o estado livre por meios altamente humanitários”.¹⁷

Na carta, os requerentes identificaram as diferentes experiências sobre a introdução de trabalhadores livres engajados: chineses, indianos e africanos. Uma clara indicação de que o universo de recrutamento dos trabalhadores sob contrato que substituiriam os escravizados no espaço colonial francês do Índico já estava definido. Depois de identificar a abolição da escravatura como a responsável pela crise da falta de braços que poderia arruinar os proprietários na colônia francesa, destacou o apoio do governo para a obtenção de trabalhadores engajados na China e na Índia, cujo número excedeu os 25 mil, contratados por três a cinco anos para os trabalhos na lavoura. A defesa da opção pelo “trabalhador africano”, considerados “mais robustos”, levava em consideração ainda os menores custos do transporte a serem pagos pelos fazendeiros; a contrapartida para a colônia portuguesa viria com a taxação *per capita* das saídas. O espaço de recrutamento preferido, portanto, estava definido: a costa sudeste da África, em especial, Moçambique. Razões muito mais pragmáticas do que aquelas apresentadas em sequência, que diziam respeito ao “processo civilizatório” dessas populações em solo colonial francês,

15 Eduardo dos Santos, “A questão da barca ‘Charles et Georges’”, *Studia*, v. 45 (1981), pp. 131-284.

16 Benjamin Laroche, *Histoire de l’abolition de l’esclavage dans les colonies françaises: première partie. Île de la Réunion. Administration du commissaire général de la République, M. Sarda Garriga, du 13 octobre 1848 au 8 mars 1850*, Paris: Victor Lecou Libraire-Éditeur, 1851, 2.

17 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 16.

como o “hábito do trabalho”, o “respeito à ordem” e o “uso de produtos europeus”. Aspectos que supostamente seriam difundidos quando esses trabalhadores engajados retornassem à sua terra natal.¹⁸

Anos antes, em 1848, Francisco João da Costa Xavier já havia acusado ao governador geral de Moçambique proposta semelhante.¹⁹ O então coronel de milícias do Tete e antigo governador interino de Rios de Sena,²⁰ em viagem de regresso da França para Moçambique, ao passar pela Ilha Reunião, recebeu de proprietários locais uma representação a respeito do problema da mão de obra resultante da abolição da escravidão e as alternativas para sua substituição: a experiência com chineses foi considerada desastrosa, já os indianos satisfaziam, porém o custo do transporte tornava o recrutamento inviável.

O documento elencava as vantagens do recrutamento em Moçambique para os proprietários da Reunião: a variedade de origem dos engajados reduziria a capacidade de organização entre eles, diminuindo o risco de insubordinação; os contratos poderiam ser mais longos e menos onerosos; a alimentação à base de milho e mandioca facilitaria a obtenção de suprimentos, permitindo a produção na própria ilha. Existia, ainda, a expectativa de que os trabalhadores dessa região da África se fixassem após o final dos contratos, pois não queriam regressar à escravidão, e isso evitaria gastos com o repatriamento.²¹ Sudel Fuma, porém, assinala o caráter discriminatório na colônia conforme a origem étnica dos imigrantes, que obrigava os africanos a contratos de dez anos de trabalho, enquanto indianos e chineses estavam sujeitos a cinco anos.²²

18 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 16, *Carta de Sarda Garriga, em 06 de maio de 1854, dirigida ao ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal*, [Mesnil-sur-l'Estrée], 6 maio 1854.

19 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 11, Comunicado de Francisco João da Costa Xavier ao Governador e Capitão-General dos Estados d’Africa, 26 out. 1848;

20 José Capela, *O escravismo colonial em Moçambique*, Porto: Afrontamento, 1993. p. 55.

21 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx.11, *Notes pour M. le Colonel Da Costa*, 5 jul. 1848.

22 Sudel Fuma, “Le servilisme à la place du concept d’engagisme pour définir le statut des travailleurs immigrés ou affranchis après l’abolition de l’esclavage en 1848”, *Histoire de la Réunion*, 19 jan. 2016, [↗](#).

Depois das alegadas vantagens do recrutamento, seguiu-se a exposição das condições do contrato de trabalho nos seguintes termos: duração diária do trabalho de dez horas em seis meses e de doze horas no período de manipulação da cana-de-açúcar; os pagamentos seriam feitos metade ao fim de cada mês e a outra metade ao fim da colheita da cana; os engajados teriam direito à roupa, alimentação, alojamento e hospital; os homens (entre 16 e 25 anos) receberiam 7,5 francos; as mulheres (de 14 a 25 anos) e rapazes, 5 francos; as raparigas, 3,5 francos; os contratos durariam de seis a dez anos, ficando o trabalhador, após cumpri-lo, livre para escolher outro patrão ou regressar à pátria às expensas de quem o contratou.²³

A estratégia, portanto, estava traçada desde o final dos anos de 1840, mas ganhou fôlego em meados da década de 1850: os trabalhadores engajados obtidos através da compra de escravizados na costa oriental da África seriam libertados quando chegassem à Reunião, tendo como contrapartida o cumprimento de um contrato de trabalho de dez anos. O objetivo era demarcar que o engajamento de trabalhadores africanos diferenciava-se do tráfico de escravizados e da escravidão por meio de um contrato de trabalho por tempo determinado. Todavia, como observou Capela, não existiam condições mínimas para estabelecer um sistema de trabalho livre e a proposta não passava de uma tentativa de manutenção do antigo tráfico, como a realidade subsequente veio a demonstrar.²⁴

O conceito de “servilismo” de Fuma, aplicado especificamente aos trabalhadores africanos e indianos sob contrato na Ilha Reunião, permite aprofundar a afirmação de Capela. O “servilismo” rejeita a ideia de igualdade de condições entre as partes com base em três aspectos: a natureza discriminatória dos contratos, a violência exercida sobre o escravizado liberado sob compra prévia e a natureza fraudulenta dos contratos. No caso de engajados africanos, Fuma destaca que o suposto “consentimento” dos contratos de trabalho era dilacerado pela violência das operações de recrutamento, agravadas pela lógica do tráfico de esca-

23 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 11, *Notes pour M. le Colonel Da Costa*.

24 Capela, *O escravismo colonial*, pp. 55-56.

vizados e da própria escravidão, características da história colonial, que conferiam real significado à situação dos trabalhadores sujeitos ao trabalho forçado a partir de então.²⁵

Lisboa, porém, tinha consciência da estratégia dos fazendeiros da Reunião. O indeferimento do pedido de Garriga e Routannay por parte do Conselho Ultramarino argumentou no seguinte sentido:

Atendendo a que quando tais contratos se pretendam levar a efeito por modo que os trabalhadores sejam, tirados a população escrava, é isto inadmissível, porquanto, além de ser um incentivo para promover em maior escala o tráfico de escravos nos sertões de toda aquela costa, é também contrário, pelos muitos abusos que daí podem resultar, ao grande pensamento que o Governo de Vossa Majestade teve, promulgando o Decreto de 14 de Dezembro último, de melhorar a sorte dos escravos e de facilitar [...] que os referidos contratos pudessem ser celebrados com todas as cautelas que os requerentes mencionaram.²⁶

Outro ponto importante eram os interesses metropolitanos na exploração da colônia de Moçambique:

Atendendo a que o pretendido ajustamento de trabalhadores em Inhambane nunca poderá fazer-se com os habitantes livres, não só pela repugnância que a população negra de toda a Costa Oriental tem para embarcar – mas também por que os trabalhos agrícolas da Província carecem de gente que se pretende tirar dali.²⁷

Finalmente, mas não menos importante, ressaltou-se a pressão da Inglaterra para que Portugal impedisse o tráfico de escravizados na costa de suas possessões em África.

Atendendo finalmente a que quaisquer que sejam as condições com que se procure efetuar a aludida saída de trabalhadores, ela pode trazer ao Governo de Vossa Majestade muitas dificuldades por parte do Governo Britânico, com o fundamento de que por tal modo se promoverá, em

25 Fuma, “Le servilisme”.

26 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 16, ofício n. 583.

27 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 16, ofício n. 583.

contravenção do Tratado de 3 de Julho de 1842, o tráfico da escravatura naquela Província.²⁸

A proibição explicitada na portaria, no entanto, não impediu que diversas embarcações francesas visitassem a costa do território moçambicano para engajar trabalhadores por meio do contrato, entre as quais a barca *Alfred*, objeto de estudo deste artigo.

Auge e declínio do sistema de engajamento

Colônia tropical, baseada na *plantation* de cana-de-açúcar, Reunião começou a receber trabalhadores engajados mesmo um pouco antes da abolição da escravidão, em 27 de abril de 1848.²⁹ Entre 1847 e 1852, foram introduzidos, segundo estimativas de Fuma, pouco mais de 2 mil engajados em Moçambique e proximidades – com predomínio de homens (86,4%), poucas mulheres (11,8%) e algumas crianças de ambos os sexos (1,8%).³⁰ Northrup calcula que entre 1841 e 1890, cerca de 111 mil trabalhadores foram engajados com destino à Reunião: 75,6 mil indianos, 34,2 mil africanos e 1,2 mil chineses.³¹ Desse total, 65,6 mil chegaram na década de 1850: 31,9 mil indianos e 33,6 africanos – ou seja, praticamente todos os trabalhadores africanos concentraram-se nesse período,³² representando pouco mais da metade da mão de obra, então engajada.

28 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 16, ofício n. 583.

29 Sobre o tráfico ilegal de escravizados para Reunião de 1817 até a abolição da escravidão em 1848, ver: Hubert Gerbeau, “L’océan Indien n’est pas l’Atlantique. La traite illégale à Bourbon au XIXe siècle”, *Outre-mers*, t. 89, n. 336-337 (2002), pp. 79-108, [DOI](#).

30 Sudel Fuma, *Historie d’un peuple: La Réunion (1848-1900)*, Saint-Denis: Université de la Réunion: Éditions CNH, 1994, p. 34.

31 Northrup cita as estimativas de François Renaut (*Libération d’esclaves et nouvelle servitude*, 1976) que indicam cerca de 60 mil africanos deslocados para Reunião, entre 1848 e 1861, incluindo os recrutados nas Ilhas Comoro e Madagascar. Northrup, *Indentured Labor*, p. 50.

32 Northrup, *Indentured Labor*, p. 159. O movimento de africanos por Moçambique nas décadas de 1880-1890 não foi computado por Northrup.

Estudos como os de Flory, Chaillou-Atrous, Stanziani, Fuma e Gonçalves demonstram que esses trabalhadores, denominados genericamente de “africanos” por Northrup, eram originários de Moçambique ou de áreas próximas à possessão portuguesa de onde partiam por diversos portos – ou pontos clandestinos de embarque – com destino à colônia francesa no Índico, sob o regime do trabalho sob contrato.³³ No caso dos engajados africanos, Chaillou-Atrous assinala que os números se referem aos desembarcados em Reunião e não efetivamente aos recrutados. Levando em consideração a assustadora porcentagem de perdas humanas, esse montante provavelmente correspondeu a três quartos dos trabalhadores efetivamente alistados.³⁴

Abandonado em 1859, em favor de um sistema menos aberto a críticas e controlado por Londres, o engajamento de africanos para Reunião serviu como moeda de troca na obtenção de indianos em massa através da convenção franco-britânica de 1860.³⁵ Assim, a França recorreu ao recrutamento de trabalhadores indianos, a quem a suspeita de tráfico de escravizados não podia ser aplicada, em detrimento ao de africanos supostamente livres. Nas duas décadas seguintes, no entanto, os proprietários da Reunião exigiram a reabertura da imigração africana, considerada “mais apta ao trabalho” e menos onerosa. O argumento tinha como foco a retomada do recrutamento supostamente em nome da humanidade e do próprio interesse dos engajados africanos. A denúncia da convenção franco-britânica pelo governo inglês, em 1881, comprometeu definitivamente o recrutamento de

33 Flory, “Alforriar sem libertar”; Chaillou-Atrous, “La reprise”; Stanziani, “Travail, droits et immigration”; Fuma, *Historie d'un peuple*; Paulo Cesar Gonçalves, “Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa”, *Topoi*, v. 20, n. 42 (2019), pp. 578-603, [DOI](#).

34 Chaillou-Atrous, “La reprise”.

35 Em 1860, os britânicos permitiram a importação de 6 mil trabalhadores bengalis para a Reunião e, como resultado, o comércio de Madagascar e da África Oriental diminuiu. Contudo, as condições eram tais que o trabalho nas plantações sofria uma mortalidade de 20% ao ano, fazendo com que a procura continuasse a superar a oferta. Gwyn Campbell, “The East African Slave Trade, 1861-1895: The ‘Southern’ Complex”, *The International Journal of African Historical Studies*, v. 22, n. 1 (1989), pp. 1-26, [DOI](#). p. 4.

trabalhadores de origem indiana e mergulhou novamente os plantadores em uma situação delicada. Desamparados, relançaram a ideia, nunca completamente abandonada, de uma retomada oficial da imigração africana.³⁶

A abolição da escravidão nas colônias portuguesas, em 25 de fevereiro de 1869, levou a novas formas de recrutamento, resultando no acordo franco-português de 1887.³⁷ Limitada a alguns portos de Moçambique, a retomada da imigração africana baseava-se no engajamento “voluntário” de trabalhadores livres. Sem eliminar completamente os abusos do antigo sistema, a nova legislação e o controle das autoridades portuguesas tentaram regularizar a imigração sempre considerada como tráfico de escravizados disfarçado. O acordo originou, em 13 de julho de 1888, o “Regulamento do serviço da emigração voluntaria dos portos de Moçambique e Inhambane para a colonia franceza da Ilha da Reunião”.³⁸ Vale destacar, em termos retóricos, a presença da palavra “voluntária”, sobretudo em um território marcado historicamente pela escravidão, e do contrato de trabalho como expressão de um ajuste entre duas partes.³⁹ No entanto, a ausência do limite máximo de tempo de serviço, a falta de garantia de remuneração mínima, a sujeição desses trabalhadores ao regulamento francês na Reunião, onde assinariam os contratos definitivos, testemunharam a persistência da precariedade do recrutamento e das condições de trabalho.

36 Chaillou-Atrous, “La reprise”.

37 A França já tinha um acordo com Portugal para recrutar trabalhadores de Moçambique para as plantações de Nossi-Bé e Mayotte que datavam de uma declaração ministerial de 23 de junho de 1881. Esse acordo foi estendido para a Reunião em 24 de novembro de 1887. Edward A. Alpers, “‘le caractère d’une traite d’esclaves déguisée (the nature of a disguised slave trade)’? Labor Recruitment for La Réunion at Portuguese Mozambique, 1887-1889”, *Ufahamu: A Journal of African Studies*, v. 40, n. 1 (2018), pp. 3-32,  p. 7.

38 Moçambique, “Portaria n° 327, de 16 de junho de 1888”, *Boletim do Governo Geral da Provincia de Moçambique: série I*, n. 24, 16 jun. 1888. Acessado na Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP).

39 Sobre a contradição entre a existência do contrato de engajamento de trabalhadores como instrumento de coerção e a ideia liberal do contrato como livre acordo entre duas partes, ver: Paulo Cesar Gonçalves, “Os Limites do Contrato: o engajamento de trabalhadores na periferia do capitalismo (séculos XIX-XX)”, *Revista Latinoamericana de Trabajo y Trabajadores*, n. 3 (2022), pp. 19-54, .

Segundo Capela e Medeiros, do porto de Inhambane foram transportados, entre 1888 e 1890, cerca de 2 mil engajados – apenas 366 embarcados em 1889, e 380 em 1890. Indício de que ninguém mais queria ir para a ilha devido à escassez da remuneração e ao temor de não conseguir retornar ao final do contrato. Com base em documentos do Arquivo Histórico de Moçambique, os pesquisadores identificaram nove embarques em navios de bandeira francesa nesse período: *Ebro*, *Erymante*, *Ville d’Alger*, *Florence*, *D’Artagnan*, *Alsaie & Lorene*, sendo que os três últimos tocaram o porto em duas oportunidades – na segunda viagem do *D’Artagnan*, ocorreram quatro mortes.⁴⁰

A emigração para Reunião reduzia-se drasticamente. Em Inhambane, ninguém mais aceitava esse destino, assim como na Zambézia e em Quelimane. Neste último, o governador recebeu instruções de Lisboa para que fossem permitidos contratos com as colônias francesas de Mayotte, Nossi-Bé e Reunião. Foi nomeado um delegado do agente de emigração de colonos e, em 1892, chegou um emissário do governo da Reunião para recrutar 600 trabalhadores. A resistência era grande. Pode-se apontar como fatores da repulsa, por parte da população, a possibilidade de emigração para a colônia inglesa do Natal⁴¹ e, certamente, a forma do recrutamento e as péssimas condições de trabalho nas colônias francesas, o que dá mostras da agência desses trabalhadores e a circulação de notícias entre eles.

Na década de 1890, a forma de recrutamento ainda se assemelhava aos tempos em que a escravidão era legal e aos primeiros engajamentos nos anos de 1850. No porto do Ibo, a contratação de trabalhadores para Reunião foi alvo de um inquérito para apurar como se procedeu ao engajamento de “trabalhadores livres”. Foram ouvidos 17 engajados na presença do agente consular da França. Dois declararam que haviam sido vendidos ao agente de emigração e que não queriam ir à Reunião; três disseram que vieram

40 José Capela e Eduardo Medeiros, *O tráfico de escravos de Moçambique para as ilhas do Índico, 1720-1902*, Maputo: Núcleo Editorial Universidade Eduardo Mondlane, 1987. p. 55-56.

41 Capela e Medeiros, *O tráfico de escravos*, pp. 57-58.

em caravanas e foram entregues ao mesmo agente; os outros 12 engajados afirmavam que também não queriam seguir para a colônia francesa.⁴²

O repatriamento após os três anos de serviços, uma das condições explicitada nos contratos, dificilmente ocorria. Alpers observa a eclosão de uma revolta em 1891 como resultado da recusa ao repatriamento após o fim dos contratos de engajamento. Para o historiador, o evento deu cabo a essa forma de recrutamento para Reunião.⁴³ As informações levantadas por Capela e Medeiros parecem corroborar essa afirmação em dois sentidos.⁴⁴ Por um lado, o repatriamento, sempre contestado pelos governadores locais da colônia de Moçambique, teve início em 1891 até 1893, período em que foram repatriados mais de mil trabalhadores, ou 75%, segundo cálculos de Fuma.⁴⁵ Por outro, o retorno de alguns trabalhadores identificados como insubordinados. As listas das embarcações que traziam trabalhadores emigrantes eram reveladoras: no *Abydor*, os 560 retornados – dos quais cinco mulheres e uma criança – trouxeram economias no valor de 3.254 francos; no *Champenois*, dos 350 que regressavam – apenas uma mulher –, 35 estavam assinalados com a observação “Prison Centrale de St. Denis – à surveillier – Insubordination” [Prisão Central de St. Denis – vigiar – Insubordinação]; já o *Coconade* transportou cinco que renovaram o contrato, quatro condenados, um morto, um condenado a dez dias de prisão por rebelião, quatro insubordinados e um “dangeruex” (perigoso).⁴⁶

Outro testemunho da agência dos engajados foi fornecido pelo cônsul português em Nossi-Bé. Alguns trabalhadores decidiram permanecer nas plantações com contratos regulares, enquanto outros, livres dos acordos, não pretendiam voltar por terem constituído família, disporem de habitação e de terras. Em Madagascar, existiam os antigos engajados

42 Capela e Medeiros, *O tráfico de escravos*, p. 58-59.

43 Alpers, “Le caractère”, p. 23. Vale ressaltar que o tempo máximo de trabalho estipulado em contrato havia caído consideravelmente em relação às primeiras experiências com os engajados africanos no final da década de 1850.

44 Capela e Medeiros, *O tráfico de escravos*.

45 Fuma, *Historie d'un peuple*, p. 262.

46 Capela e Medeiros, *O tráfico de escravos*, p. 58.

das plantações de Nossi-Bé que haviam fugido em busca da liberdade, onde trabalhavam por conta própria. Não obstante as tentativas francesas de recrutamento até o final do século, inclusive com apoio do governo geral, a população de Moçambique resistiu, ignorando por completo essas ofertas de trabalho.⁴⁷ Por conta disso, em cinco anos os custos do engajamento *per capita* dobraram, de 400 para 800 francos.⁴⁸

O engajamento em barcas francesas

Como mencionado acima, a década de 1850 foi o período de maior importação de trabalhadores engajados em Moçambique para Reunião. Várias embarcações francesas dirigiram-se aos portos da colônia portuguesa no sudeste da África para recrutar supostos trabalhadores livres, o que configurava um tipo de tráfico semelhante ao de escravizados. Em 1856, uma divergência entre o governador geral de Moçambique, Vasco Guedes de Carvalho e Menezes, favorável à liberação do engajamento, e o Conselho Ultramarino, que evocava sua proibição legal, resultou em ordem explícita para que o mandatário remetesse um relatório com as informações das embarcações aportadas na colônia.⁴⁹

Após algum atraso, finalmente, em abril de 1857, Carvalho e Menezes encaminhou ao Conselho a relação dos “colonos emigrados” para Reunião. O primeiro ponto destacado foi a falta de informações sobre “as condições de cada um anteriormente ao contrato, por que não se tinha ainda feito o registro dos escravos e libertos, e nas relações feitas por aquela ocasião não se tomou nota dessa circunstância”; no entanto, o governador afirmava estar certo de que “pelo menos nove décimos foram escravos remidos para esse fim”. Também alegava não saber “qual o prêmio do engajamento que

47 Capela e Medeiros, *O tráfico de escravos*, p. 58.

48 Fuma, *Historie d'un peuple*, p. 263.

49 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 17, *Instruções ao Governador do Ibo, em 05 de abril de 1856, anexo ao Ofício n° 208 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, 5 abr. 1856.

foi dado e qual o preço da indenização dos serviços dos escravos aos seus senhores, por outra, o preço da sua liberdade”.⁵⁰

A relação continha nomes, idades, gênero e salários – em alguns casos, menor para mulheres – dos 1.150 trabalhadores engajados para a Ilha Reunião no ano de 1856, transportados em cinco embarcações: *Frederico e Amelia*, 106; *Helena*, 194; *Laura*, 300; *Millão*, 242; *Maris Stella*, 309 (o número correto é 308). Anexo à relação, encontravam-se descritas as condições dos contratos que, exceto pelas variações salariais, eram as mesmas para os engajados em cada um dos cinco navios, e deveriam ser “ratificadas pelos abaixo assinados depois de lido e achado conforme pelas partes contratadas verificado pelo Capitão-Mor das Terras Firmes que assistiu ao mesmo contrato”, considerando que havia “sido feita a leitura aos engajados” e que “eles consentiram de novo a aceitar todas as cláusulas do presente engajamento e declararam não saber ler nem escrever”.⁵¹ Importante destacar que, conforme o artigo 5º, os contratos poderiam ser repassados a outro patrão, ou seja, não se vendia a pessoa, mas sim o contrato (ver contrato em anexo).

A tabela a seguir sintetiza as principais informações dos cinco engajamentos. Na média, 91,2% dos engajados transportados nas embarcações eram homens – taxa um pouco superior aos 88% apontados por Fuma nos primeiros anos do recrutamento.⁵² Ou seja, a proporção de uma mulher para cada dez homens, com média de idade próxima aos 23 anos, sem nenhum registro de crianças a bordo. Se a esses números forem adicionados os 109 colonos engajados na barca *Charles et Georges*, no ano de 1857, e os 105 na *Alfred*, em 1858, chega-se ao total de 1.364 indivíduos transportados em sete navios – sem contar os embarques clandestinos menores que ocorriam no extenso e recortado litoral da colônia. Esse movimento incomodava Lisboa e era motivo de pressão por parte dos

50 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 18, *Ofício n° 306 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, 26 abr. 1857.

51 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 18, *Ofício n° 306 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

52 Fuma, *Histoire d'un people*.

franceses, que pretendiam a liberação dos engajamentos; e dos ingleses, que criticavam esse procedimento como similar ao tráfico de escravizados, cobrando sua proibição.

Tabela 1
Engajados por embarcações francesas em 1856

	Frederico e Amelia	Helena	Laura	Millão	Maris Stella	Total
Data	04/maio	28/maio	07/junho	19/agosto	17/outubro	-
Engajados	106	194	300	242	308	1150
Mulheres (M)	9	17	26	23	26	101
Homens (H)	97	177	274	219	282	1049
H/M	10,8	10,4	10,5	9,5	10,8	10,4
Idade Média	22,9	23,3	22,7	22,7	23,0	22,9
Salários em francos	7,5 – M 10 – H	7,5 – M 10 – H	5 – H e M	5 – H e M	5 – H e M	-

Fonte: Elaborada a partir de AHU, cx. 18, *Ofício N° 306 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

Em junho de 1858, a apreensão da barca francesa *Charles et Georges* no porto do Ibo, com 109 engajados, causou grave incidente diplomático entre Lisboa e Paris, solucionado apenas após ameaça do uso da força por parte do imperador francês, o que obrigou Portugal a devolver a embarcação e libertar seu capitão. Chama a atenção o silêncio da Inglaterra, que se recusou a apoiar o reino ibérico na disputa diplomática.⁵³ No final do ano anterior, outra barca francesa, *Marie et Caroline*, que tentava embarcar engajados para a Reunião, foi detida no mesmo porto

53 Para uma análise detalhada do caso da barca *Charles et Georges*, ver: Santos, “A questão da barca ‘Charles et Georges’”; Eduardo dos Santos, “A questão da barca ‘Charles et Georges’ (continuação)”, *Studia*, v. 46 (1987), pp. 5-131.

por apresentar “indícios de escravatura”, mas logo desembaraçada pelas autoridades coloniais.⁵⁴

Apesar dos incidentes, os quase 24 mil engajados apontados por Flory, entre 1856 e 1861, indicam que os navios franceses continuavam aportando em Moçambique.⁵⁵ Northrup, para o período de 1841 a 1860, apresenta dados agrupados por décadas, o que possibilita averiguar o volume e a dinâmica desse tipo de engajamento, sobretudo na década de 1850: apenas 574, de 1841 a 1850, e 33.645, de 1851 a 1860, totalizando pouco mais de 34 mil africanos, praticamente dois terços do fluxo de indianos (49 mil), a principal força de trabalho recrutada para Reunião.⁵⁶

Os engajados da barca *Alfred*

Em 13 de julho de 1858, era detida no porto do Ibo a barca francesa *Alfred*, comandada pelo capitão Cahours, vinda da Ilha de Mayotte e de Anjoanes (Ilhas Comores), “com mantimento, aguada, e 105 trabalhadores engajados, 14 pessoas de tripulação e um passageiro Francês”.⁵⁷ Perguntados, quase todos os engajados se declararam de Moçambique, com destino à Reunião como trabalhadores livres. Após o episódio do aprisionamento da barca *Charles et Georges*, que resultou em fortes protestos e ameaças por parte da França, a Coroa portuguesa cercou-se de maiores cuidados para reprimir mais um caso de engajamento considerado como tráfico clandestino de escravizados.

54 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 16, 18, *Ofício n° 328 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretario d’Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar*, 31 out. 1857.

55 Flory, “Alforriar sem libertar”.

56 Northrup, *Indentured labor*, p. 159. Sobre o tráfico de indianos para Reunião, ver: Jean-François Dupon, “Les immigrants indiens de la Réunion. Evolution et assimilation d’une population”, *Les Cahiers d’outremer*, ano 20, n. 77 (1967), pp. 49-88, [DOI](#).

57 Moçambique, “Districto de Cabo Delgado. Movimento do Porto da Villa do Ibo desde o 4° de Julho até 31 d’Agosto. Embarcações entradas”, *Boletim do Governo Geral da Provincia de Moçambique: série I*, n. 39, 25 set. 1858. Acessado na Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP). p. 159.

Em ofício datado de 9 de agosto de 1858, enviado ao ministro da Marinha e Ultramar, o então governador geral, João Tavares de Almeida, informava o procedimento adotado após a barca *Alfred* ser detida pelo governador de Cabo Delgado, Jeronimo Romero:

Mas devo dizer a V.Exa. que foi unânime a opinião de que se devia desembaraçar a Barca, e sendo essa igualmente a opinião do Juiz de Direito, um dos membros do dito Conselho, que examinou os documentos que instruam a cópia do ofício n° 3, julguei não fazer instaurar o processo, conformando-me com a opinião do Conselho – e não correr o risco de ver a dita barca absolvida depois de uma grande detenção, e que poderia dar lugar a avultadas indenizações.

[...]

Devendo somente acrescentar que a Barca posto que desembaraçada desde o dia imediato à sua chegada se conserva neste porto até que a Escuna ‘Angra’ pela qual mandei buscar 5 marinheiros que tinham sido tirados da Barca pelo Governador do Ibo, cheguem aqui.

O Capitão da Barca Francesa ‘L’Alfred’ fez um termo que concluiu hoje nesta Secretaria em que se queixa do procedimento do Governador do Ibo, e protesta por perdas e danos.⁵⁸

Os documentos que acompanhavam o ofício ilustram as medidas tomadas por Romero quando teve notícias de que a barca *Alfred* se encontrava no porto do Ibo com indícios “de se empregar no tráfico da escravatura”. A primeira providência foi enviar uma lancha tripulada com nove marinheiros armados para passar em revista a embarcação. O sargento Agostinho Salvador de Souza, comandante da operação, encontrou a bordo “105 negros, bailéu corrido, caldeiras assentes, água e lenha a mais”, o que o levou a considerar a barca “incurso no Decreto de 10 de Dezembro de 1836 e Tratado de 1842, os quais proíbem o sempre desumano e horroroso

58 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, 9 ago. 1858.

tráfico da escravatura”. Como consequência, o sargento decidiu embargar o navio, esperando a bordo com uma força militar até decisão superior.⁵⁹

A visita também verificou a legalidade dos “papeis pelos quais o Governo Francês autoriza a um seu Delegado a intervir por parte do mesmo Governo para o engajamento legal de negros trabalhadores, que dizem ser conduzidos para a Ilha da Reunião”. Após o embargo, o Ministério Público recebeu ordem do governador para ir a bordo junto com um intérprete inquirir os 105 engajados e abrir uma investigação com o intuito de saber

1º, se os 105 negros de que acima se trata são livres e legalmente engajados; 2º, se entre os mencionados negros se encontram alguns procedentes ou naturais desta Província; 3º, se a mencionada embarcação tem a seu bordo alguma ilegalidade ou indícios de se empregar no tráfico da escravatura.⁶⁰

O resultado resumido da inquirição foi relatado pelo Ministério Público em outro documento:

principiei a indagar dos mesmos negros, se tinham sido engajados por sua livre e espontânea vontade, disseram-me que não, que tinham sido conduzidos das proximidades de Moçambique em Pangaios Árabes e que ali em Anjoanes tinham sido vendidos ao Capitão do mesmo navio, e mesmo há alguns a bordo, que sendo livres, foram reduzidos a escravidão; circunstâncias estas que se dão para que este navio seja considerado, navio que se ocupa no tráfico da escravatura, pelo termo que já vai junto V.Sa. verá a evidência do caso.⁶¹

O relato encerra-se com a opinião pessoal do inquiridor sobre esse tipo de engajamento – “Eu não posso conceber a acreditar que Sua

59 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documentos 1 e 2.

60 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documento 5.

61 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documento 6.

Majestade Imperial o Imperador dos Franceses, consinta em tão nefando tráfico quando as Nações da Europa olham-no com horror, mas dado o caso que assim seja se para os negociantes da Ilha da Reunião é lícito, para nós não é” – e o aviso de que aguardaria na barca *Alfred* as ordens do governador do distrito.⁶²

Os depoimentos mais detalhados dos engajados constam no “termo da inquirição” assinado pelo juiz responsável e lançam luz sobre as estratégias do recrutamento à semelhança da obtenção de escravizados.

sendo perguntados Jamali Salubi e Sadubiri, responderam: o primeiro que era natural de Chelibam, homem livre, e que tendo sido marinheiro do Pangaio Árabe que conduzia os negros, o Capitão do dito Pangaio o vendera ao Capitão do navio ‘Alfred’ sem ele ser sabedor, e também um seu sobrinho por nome Salubi, o qual sendo inquirido disse o mesmo, e ambos disseram que estavam a bordo do dito navio contra sua vontade, e em grande constrangimento, e tratados como escravos; sendo também inquirido um negro, por nome Sadubiri, disse que foi vendido por um Árabe ao Capitão, e que sua terra de naturalidade era Mauana, no pé de Moçambique; mas que tendo sido comprado por um Árabe este o vendera ao Capitão; e disse mais, que reconhecera a um seu irmão por nome Capitão (que é um dos negros libertos da Barca ‘Charles et Georges’), que é da tripulação da lancha que levava a tropa para bordo, o que se verificou certo. Foram mais inquiridos diversos negros, que todos declararam serem filhos de Mauana, e que foram reduzidos à escravidão, embarcados há pouco tempo num Pangaio que partiu de um Porto próximo de Moçambique para a Ilha de Anjoanes, onde foram vendidos ao Capitão desta mesma Barca; que são tratados como escravos, e que se acham todos a bordo contra sua vontade; e que tendo sido eles reduzidos à escravidão e arrancados de suas terras, era uma ilusão supor que tenham sido engajados.⁶³

A relação entre alguns engajados da barca *Alfred* com libertos da *Charles et Georges* chamou a atenção do inquiridor e mereceu um ofício à

62 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documento 6.

63 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documento 11.

parte com o seguinte teor: “Há uma circunstância que não posso deixar de consignar, e que é haver entre os negros, a bordo do dito navio, dois que são livres, Jamali e Salubi, que foram vendidos por um Árabe, e que é parente de um dos libertos que foram engajados pela Barca Charles et Georges”.⁶⁴

Somando-se aos depoimentos dos engajados, algumas agravantes foram elencadas para ratificar que a barca *Alfred* fazia “tráfico da escravatura”, segundo o conselho de governo do distrito de Cabo Delgado, que se reuniu na própria embarcação para deliberar sobre o caso e depois informar ao governador geral. O relato da revista feita ao navio demonstrou que havia “indícios de escravatura”:

Primeiro, por se encontrar[em] a bordo cento e cinco negros, os quais uns confessam que foram levados à força das proximidades de Moçambique a Anjoanes por Pangaios Árabes, e outros do continente de Moçambique para a dita Ilha de Anjoanes, também por embarcações Árabes, e que foram vendidos ao Capitão do supradito navio, confessando os mesmos, que uns eram livres, e que outros eram pertencentes aos moradores de Moçambique. Segundo, por serem encontrados os ditos negros a bordo nus, cingidos tão somente por um pequeno pano na cintura, como costumam andar nos sertões. Terceiro, por se encontrar a bordo fogão com caldeiras assentes, lenha, mantimentos, aguada, e bailéu corrido, tudo sem diferença alguma, conforme é costume haver nos navios que se empregam no desumano e bárbaro tráfico da escravatura. Quarto, por ter apresentado o Delegado do Governo Francês a bordo do dito navio uma Relação de engajados, dando-os por naturais de Comoro (Ilha), quando os próprios negros declaram ser de diferentes raças do sertão, menos do das Ilhas Comoro.⁶⁵

Por conta dessas evidências, a barca francesa *Alfred*, depois de embargada no Ibo, foi encaminhada ao porto de Moçambique à revelia do capitão Cahours que, ao abandonar o navio junto com a parte da tripulação, foi conduzido à capital por uma lancha portuguesa. O episódio, que

64 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício nº 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documento 7.

65 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício nº 106 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, documento 12.

quase causou novo constrangimento diplomático, trouxe à cena o emblemático caso da barca *Charles et Georges*, apreendida em circunstâncias semelhantes no ano anterior, e movimentou os ministérios da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros.⁶⁶

Um desses ofícios relatou a troca de correspondências entre o governador geral da província de Moçambique e o comandante do brigue francês *Le Genie*, Méquet, cujo tom por parte do representante de Paris passou pelas conveniências do engajamento para a colônia, pelo pedido de um terreno para instalação de alojamento, para facilitar o processo de contratação de trabalhadores e pelo duplo descontentamento: o embargo da *Alfred* e o constrangimento a que foi submetido o capitão Cahours.⁶⁷

Inicialmente, Méquet lembrou ao governador que “muitos despachos e várias cartas particulares, chegadas em junho à ilha da Reunião” o fizeram acreditar que o “recrutamento daqueles trabalhadores de que necessitamos para as nossas Colônias” estava autorizado por Lisboa e que os tratados entre Portugal e Inglaterra

não se podem mais invocar, por isso que os negros que pretendemos são livres desde o momento em que estiverem protegidos pela bandeira francesa, e demais no fim do termo do seu engajamento, um Decreto do Imperador exige que eles sejam reconduzidos ao seu país, se assim o pedirem.⁶⁸

Quanto às vantagens para Moçambique, referiu-se ao serviço postal através de uma linha marítima e, principalmente, ao aumento do comércio apoiado nas caravanas que vinham do interior com escravizados e produtos:

66 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício da Secretaria d’Estado dos Negocios da Marinha e do Ultramar, em 15 de Novembro de 1858, ao Ilmo. e Exmo. Sr. Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios Estrangeiros*, 15 nov. 1858; AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício da Secretaria d’Estado dos Negocios da Marinha e do Ultramar, em 29 de Novembro de 1858, ao Ilmo. e Exmo. Sr. Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios Estrangeiros*, 29 nov. 1858.

67 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício do Comandante do Brigue Francês Le Genie ao Governador Geral da Provincia de Moçambique*, 4 jul. 1858.

68 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício do Comandante do Brigue Francês Le Genie ao Governador Geral da Provincia de Moçambique*.

porque temos aqui [Ilha Reunião] uma casa que é a que mais negócio faz, e por ser evidente que as caravanas do interior, que desde certo tempo têm diminuído muito, pelo contrário aumentariam consideravelmente, tanto os seus produtos como o seu pessoal, desde o momento em que os chefes dessas caravanas estivessem informados de que nós os livraríamos dos seus escravos, não ficando por conseguinte obrigados a prover, quando regressassem, ao sustento deles.⁶⁹

Restabelecida a legalidade do engajamento, a proposta apresentada por Méquet era de que o governo português em Moçambique fizesse ao governo da Reunião uma concessão definitiva, ou então a título de locação com arrendamento indeterminado, de um terreno mediante uma certa quantia paga logo ou anualmente. Junto ao pedido do terreno, uma série de exigências colocavam claramente em causa a soberania portuguesa, pois esse pedaço de chão francês deveria comportar:

1º, uma casa destinada a um Agente do Governo Francês, que superintendesse ao recrutamento, e que só pudesse legitimar os engajamentos; 2º, barracões com capacidade para receber 1.500 a 2.000 engajados. A bandeira francesa seria arvorada nesse estabelecimento, nenhuma força armada ali residiria, porém o nosso Agente gozaria das prerrogativas e direitos inerentes aos nossos Cônsules nos países estrangeiros. Ninguém teria direito de averiguar o que se passasse no nosso pequeno domínio. Os negros seriam colocados nos barracões e ali permaneceriam, do momento em que o Agente Francês tivesse legitimado seus engajamentos, sendo depois transportados, por meio de embarcações com a nossa bandeira, para bordo dos nossos navios mercantes surtos em Moçambique.⁷⁰

A contrapartida viria com a taxação pela saída dos engajados: “o Governador da Ilha da Reunião não veria inconveniente algum em que a Alfândega de Moçambique percebesse um direito de saída, de algumas piastras, por cada trabalhador que da Cabeceira Pequena fosse

69 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício do Comandante do Brigue Francês Le Genie ao Governador Geral da Provincia de Moçambique*.

70 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício do Comandante do Brigue Francês Le Genie ao Governador Geral da Provincia de Moçambique*.

para bordo das nossas embarcações”. Continuando, a justificativa para os engajamentos apoiava-se no

grande número de escravos que possuem muitos dos vossos proprietários, e que poderiam libertar, pois sei que alguns deles não têm emprego a dar-lhes, e que, mesmo por falta de ter com que os sustentar, os deixam ir para onde eles querem, dando isto por conseguinte lugar a pequenos delitos que cessariam.⁷¹

Por outro lado, o tom de ameaça fazia-se presente com a lembrança da surpresa causada pelo apresamento da barca *Charles et Georges*, o que poderia se repetir com a *Alfred*, obrigando o “Governo do nosso Imperador” a exigir explicações “acerca de uma semelhante maneira de proceder” e passava pela sugestão da exoneração do governador do Ibo devido à sua conduta inaceitável no episódio.

Concebeis porém que não me posso contentar com isso, e que vou dar conta a quem pertencer, e detalhadamente, de tudo o que se passou. Não sei o que exigirá o nosso Imperador, mas no entretanto julgo que fareis bem de tirar ao Governador do Ibo o lugar que ocupa, assim como de demitir aquele dos seus Agentes que teve a confiança de fundear o ‘Alfred’ na enseada de Moçambique, colocando a bandeira francesa na altura do cesto da gávea do mastro grande.⁷²

A polêmica sobre a barca *Alfred* poderia ganhar contornos de um novo problema diplomático. Assim que o governador geral de Moçambique, após consulta ao conselho local, liberou a embarcação – “por deferência para com a Bandeira Francesa” – e informou o ministro da Marinha e Ultramar, Sá da Bandeira, este tratou de contatar seu colega dos Negócios Estrangeiros, pedindo que noticiasse o fato ao “Governo de Sua Majestade o Imperador dos Franceses”.⁷³

71 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício do Comandante do Brigue Francês Le Genie ao Governador Geral da Provincia de Moçambique*.

72 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício do Comandante do Brigue Francês Le Genie ao Governador Geral da Provincia de Moçambique*.

73 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício da Secretaria d’Estado dos Negocios da Marinha e do Ultramar, em 15 de Novembro de 1858, ao Ilmo. e Exmo. Sr. Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios Estrangeiros*.

Sá da Bandeira havia recebido uma cópia da “Acta do Conselho do Governo de Moçambique”, enviada pelo governador geral. Nela, constavam as justificativas para o “desembarço” da barca francesa *Alfred* – decisão tomada de forma unânime entre os membros do conselho. Prevaleceram os argumentos do juiz de direito sobre as declarações feitas por “alguns dos negros engajados, que se encontravam a bordo do navio, e diziam serem naturais do continente africano”, entendendo que a autoridade “faria melhor indagar a maneira por que tais negros tinham sido levados a Anjoanes, como vendidos, por quem, os Pangaios que os tinham transportados”.

Em não se provando pelas próprias declarações feitas pelos negros, e que constavam dos respectivos documentos que eles houvessem sido comprados ou engajados em território português, não via motivo para que a Barca fosse detida pelo Governador do Ibo – tanto mais trazendo a seu bordo um Delegado do Governo Francês, com instruções o que lhe dava todo o caráter de legalidade para fazer as suas operações de engajamento, nestes termos era sua opinião que a Barca devia ser imediatamente desembarçada.⁷⁴

No mesmo ofício enviado ao ministro dos Negócios Estrangeiros, Sá da Bandeira, ao descrever os fatos ocorridos desde o embargo da barca, lançou luz sobre outro sujeito importante na cadeia de engajamento, o delegado francês autorizado pelo governo da Ilha Reunião. A barca *Alfred* chegou a Moçambique em 25 de julho, conduzida por um piloto do brigue mercante português *Clara*, tendo a bordo o imediato, um delegado do governo da Reunião, três membros da tripulação, cinco marinheiros do Ibo, nove soldados e um sargento encarregado da guarda do navio. Foi colocada à disposição do governador geral de Moçambique que indagou ao referido delegado quem tinha levado a barca *Alfred* para o Ibo, onde o engajamento era proibido há muito tempo. O inquirido declarou que, “tendo concluído as operações na Ilhas Comoro, a Barca tinha ido ao Ibo para largar um passageiro, e comprar mantimentos”. A afirmação estava em “contradição com a dos negros, que declararam

74 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Cópia da Acta do Conselho do Governo de Moçambique*, 26 jul. 1858.

serem de diferentes raças do sertão, menos do das Ilhas Comoro, como consta do Termo lavrado no dia 15 de julho por ocasião de se proceder à visita da Barca”.⁷⁵

Um ofício enviado ao governador geral, João Tavares de Almeida, no qual o governador de Cabo Delgado encaminhou os documentos apresentados pelo capitão da barca *Alfred* durante a revista, contava com os registros da embarcação, os quais, segundo o governador do distrito, comprovavam as intenções de engajar trabalhadores no Ibo por parte do capitão e do delegado da Reunião: “Pelo último visto passado em vinte e seis de junho pela autoridade da Ilha de Anjoanes, se vê que vinha destinado a este Porto, e que não podia ser com outro fim do que comprar o resto que lhe faltava para completar o carregamento de negros, fazer mantimentos, água”.⁷⁶

Entre os documentos, também estava

um ato de engajamento passado em Anjoanes a 8 de Julho contendo as condições do engajamento por dez anos pela paga de dez francos aos homens, 7,5 as mulheres, cinco francos para as crianças de nove anos etc. com uma relação nominal dos engajados contendo 105 número de homens, e mulheres de 14 a 32 anos todos nascidos nos Comoros.⁷⁷

O suposto nascimento nas Comoros, porém, foi contestado pelos depoimentos dos engajados, que diziam “serem naturais do continente Africano, próximo de Moçambique, embarcados a força e reduzidos à escravidão contra sua vontade”. Inquirido, o delegado da Ilha Reunião respondeu “que ele não era encarregado de mais que legalizar os contratos, que o próprio Capitão fazia em terra, que declarava os homens livres, e

75 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício da Secretaria d’Estado dos Negocios da Marinha e do Ultramar, em 15 de Novembro de 1858, ao Ilmo. e Exmo. Sr. Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios Estrangeiros.*

76 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício nº 156 do Governo do Distrito de Cabo Delgado ao Governador Geral de Moçambique, 19 jul. 1858.*

77 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício nº 156 do Governo do Distrito de Cabo Delgado ao Governador Geral de Moçambique.* Vale observar que as condições de salários eram semelhantes aos dos engajados transportados nas embarcações *Frederico e Amelia* e *Helena* em 1856 (Tabela 1).

redigia o contrato ao bordo”, e que não sabia da existência a bordo de “indivíduos que reclamavam contra o contrato”, pois “ele não entendia a língua dos homens, e que era por meio de um intérprete que ele se dirigia aos negros”.⁷⁸

O caso da barca *Alfred* não lançou luz apenas sobre o mecanismo de engajamento e a origem dos engajados, vítimas do tráfico em Moçambique. Alguns dos sujeitos locais envolvidos no comércio ilegal de escravizados também foram revelados. Em ofício datado de 4 de outubro de 1858 – com a referência “Reservado” –, o governador geral, Tavares de Almeida, informou ao ministro da Marinha e Ultramar que mandou instaurar processo de “crime de Escravatura” contra o negociante Amade Muzize e seu filho:

Por efeito das declarações que foram feitas na Secretaria do Governo desta Província – por alguns dos negros encontrados a bordo da Barca Francesa = Alfredo = entrei no conhecimento de que o negociante Amade Muzize – residente nesta Cidade – e seu filho Abu-Bacar Amade Muzize, os haviam roubado a seus senhores e em seguida os tinham vendido.⁷⁹

Tavares de Almeida, no entanto, reportava a demora na instauração do inquérito, pois, segundo alegação do delegado do procurador régio, o Ministério Público não tinha “os dados suficientes para poder provar o seu libelo”. Junto ao ofício, as cópias dos depoimentos de alguns dos engajados. O primeiro, o já mencionado Jamali, não sabia falar português, e foi auxiliado por dois intérpretes conhecedores da “língua macua”. Depois de afirmar que era escravo de Amade Muzize, deu detalhes de como chegou à barca *Alfred* contra a sua vontade. Segundo seu relato, ele era marinheiro do pangaio e acabou por desembarcar por estar doente. Já recuperado, foi convidado pelo filho de Amade Muzize, Abu-Bacar Amade Muzize, a fazer parte da tripulação de seu pangaio.

78 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício nº 156 do Governo do Distrito de Cabo Delgado ao Governador Geral de Moçambique*.

79 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício nº 150 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, 4 out. 1858.

Quando fundeado em Mucambo, Abu-Bacar Amade Muzize foi à casa do capitão-mor do Mucambo, Chamacame Molite, de onde voltou com “uma porção de pretos” que carregou no pangaio, fazendo vela na noite do mesmo dia, seguindo viagem até Anjoanes, onde foram desembarcados “todos os negros que tinha tomado no Mucambo e metidos no mato, logo depois foram passados a uma casa onde estiveram presos pelo espaço de uns cinco dias”.

Poucos dias depois, a barca francesa *Alfred* fundeou em Anjoanes e recebeu a bordo “parte dos escravos que ele [Abu-Bacar] escolheu dentre aqueles que se achavam presos dentro da supramencionada casa”. Até então, Jamali encontrava-se no pangaio, mas logo depois, o capitão de outro pangaio veio a bordo e lhe ordenou que entrasse no escaler junto com um companheiro seu para remarem e levá-lo a bordo da *Alfred*. Lá chegados, foram obrigados a subir e tanto ele como o seu companheiro ficaram a bordo da barca onde lhes perguntaram os nomes e em seguida lhes “puseram ao pescoço um quadrado de pano com um número”, assim como os “muitos outros pretos a bordo pertencentes a Moçambique”. Por fim, Jamali declarou que “pedia a proteção do Governo português” porque fora recrutado contra a sua vontade “e que queria ficar na sua pátria de onde o tinham levado enganado para o venderem”.⁸⁰

Sadubiri – já citado acima – em “língua mujoja” e Tassubi, em “língua macua”, informaram que eram escravizados pertencentes a Abu-Bacar Amade Muzize, e que foram engajados à força em dinâmica semelhante à ocorrida com Jamali, inclusive com a participação do capitão-mor, Chamacame Molite. O depoimento de Tassubi, porém, acrescentou outro ingrediente ao tratamento dispensado aos engajados na barca *Alfred*: os castigos de chibata sofridos a bordo.⁸¹

Outro engajado, de nome Telêa, natural de Sancúl e escravizado de Amade Ibramogy, disse, em “língua macua”, ter sido sequestrado por

80 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 150 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

81 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 150 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

Abu-Bacar Amade Muzize e levado a bordo de seu pangaio. Ao cair da noite foi metido a bordo de um escaler e transportado ao Mucambo, onde ficou preso na casa do capitão-mor, Chamacame Molite, com corrente e gargalheira. Passados alguns dias, ele com mais alguns outros foram levados a bordo do pangaio de Abu-Bacar, que logo partiu para fundear em Anjoanes, onde desembarcou e dias depois foi vendido “a uns franceses”. Levado a bordo da barca *Alfred*, perguntaram seu o nome e lhe puseram “ao pescoço um quadrado de trapo com um número”, como fizeram com “muitos outros negros pertencentes a Moçambique”.⁸²

Mussa, natural de Macuana, afirmou que era escravizado do cirurgião-mor da província, Manoel Antonio da Fonseca, residente na cidade de Moçambique. Assim como Telêa, Mussa foi raptado por Amade Muzize, então auxiliado por dois marinheiros do pangaio pertencente ao seu filho Abu-Bacar Amade Muzize, quando saiu a noite para buscar comida. Em seguida o levaram preso com corrente e gargalheira, e o transportaram ao Mucambo, onde ficou prisioneiro na casa do capitão-mor, Chamacame Molite, para depois de ser vendido seguir até a barca *Alfred*.⁸³

Importante destacar que os depoimentos dos engajados apresentaram versões bastante semelhantes, revelando características singulares desse tipo de negócio: a violência física e a similaridade na obtenção de escravizados. Jamali e seu companheiro, marinheiros de um pangaio árabe, foram enganados e vendidos como escravizados; os escravizados Sadubiri e Tassubi, negociados por seus senhores; já Telêa e Mussa, ambos escravizados, foram raptados e vendidos ao capitão da embarcação onde se encontravam outros trabalhadores africanos em situação semelhante. Os testemunhos ainda permitem delinear a rede envolvida no engajamento de trabalhadores supostamente livres, que passava pela compra, pelo engodo, pelo rapto por parte de traficantes locais para depois serem transportados em pangaios árabes, geralmente para fora de Moçam-

82 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 150 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

83 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 150 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*.

bique, até os pontos de embarque em navios franceses que, depois de comprá-los, os libertava mediante a assinatura de um contrato no qual se comprometiam a trabalhar para pagar a dívida da alforria, no caso, por dez anos.

Por outro lado, a argumentação apresentada pelos depoentes, mesmo quando se considera a mediação por parte das autoridades coloniais portuguesas, revela certa consciência de seus direitos, no caso daqueles que eram homens livres ou escravizados raptados, e de maneira geral, quanto à discordância em seguirem viagem para o trabalho nas plantações da Reunião por um determinado número de anos e em apelarem pela proteção do governo português para, assim, tentarem permanecer em sua terra natal.

Os contundentes depoimentos, porém, não impediram a liberação da barca *Alfred* já no dia 16 de agosto de 1858, como comprova o “movimento de saída de embarcações do Porto de Moçambique”: “Barca francesa, *Alfredo*, de 263 toneladas, Capitão Paulo Cahours, 15 homens de tripulação, para a Ilha da Reunião, com os passageiros, e trabalhadores engajados com que entrou neste Porto, com exceção de 1 que faleceu”.⁸⁴ Lamentavelmente, a ausência de documentação não permite averiguar o que ocorreu com os engajados após a chegada à Reunião, mas é possível conjecturar, de acordo com a historiografia especializada, que a resistência a esse tipo de trabalho resultou em fugas e negociações sobre as condições do contrato.⁸⁵

Em 30 de novembro do mesmo ano, Sá da Bandeira ratificou o “desembarace” da barca pelo governador de Moçambique.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o Ofício do Governador Geral da Província de Moçambique N° 106 de 9 de Agosto último, dando parte de ter sido detida em Julho antecedente, no Porto do Ibo a Barca Francesa, *Alfred*, por ter abordo 105 negros, que confessaram serem filhos quase todos do Continente de Moçambique, arrancados

84 Moçambique, “Movimento do Porto de Moçambique de 13 a 20 do corrente. Embarcações entradas”, *Boletim do Governo Geral da Provincia de Moçambique: série I*, n. 34, 21 ago. 1858. Acessado na Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP). p. 140.

85 O tema das fugas de trabalhadores engajados foi tratado por Alpers, “Flight to Freedom”.

à força de seus domicílios para serem vendidos ao Capitão da mesma Barca *Cahours*, afim de irem servir nas Possessões Francesas com a denominação de trabalhadores livres; Manda, pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, participar ao referido Governador Geral, que Há por bem Aprovar a resolução que tomou de desembaraçar a mencionada Barca por deferência para com a Bandeira Francesa, como havia procedido para as Barcas, *Marie Caroline*, e *Maris Stella*, e que fica comunicada essa sua resolução ao Ministro dos Negócios Estrangeiros para efeitos convenientes.⁸⁶

A história da liberação das barcas *Marie et Caroline* e *Maris Stella* como “sinal de respeito à bandeira francesa”, portanto, repetiu-se. E, para efeitos diplomáticos, cabia também informar o “desembarace” da barca *Alfred* ao ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal, o canal institucional de comunicação com o governo da França. Ao que tudo indica, o fantasma da recente humilhação diplomática referente ao aprisionamento da barca *Charles et Georges* ainda assombrava Lisboa. Assim, a *Alfred* seguiu seu destino com os 105 trabalhadores engajados para Reunião.

Considerações finais

Alencastro observa que durante o “aprendizado da colonização”, o “trato dos viventes” começou a se constituir como um dos elementos-chave no processo de exploração colonial pela metrópole portuguesa, fornecendo, a partir de então, força de trabalho escravizada para dentro e fora das fronteiras do império ao longo de séculos.⁸⁷ Já em meados do Oitocentos,

86 Moçambique, “Parte Oficial. Ministerio da Marinha e Ultramar, nº 172”, *Boletim do Governo Geral da Provincia de Moçambique: série I*, n. 32, 6 ago. 1859. Acessado na Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP). p. 125.

87 Segundo Alencastro, ao longo da evolução iniciada nos meados do século XIV, o tráfico negreiro lusitano se desenvolveu na periferia da economia metropolitana e das trocas africanas; em seguida, o negócio se apresentou como fonte de receitas para o Tesouro Régio, com seus ganhos fiscais sobrepondo-se aos ganhos econômicos da escravidão, respondendo à demanda escravista de outras regiões de colonização europeia; por fim, os africanos escravizados foram usados para consolidar a produção ultramarina, sobretudo na América portuguesa. Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos*

entre grilhões e contratos, pressionada pelos impérios britânico e francês, a diplomacia de Lisboa buscava desvencilhar-se da histórica pecha de nação traficante de escravizados, na “ocasião em que os Governos da Europa e a Imprensa de todo o mundo estão proclamando a liberdade e emancipação dos negros”.⁸⁸ E a proibição do tráfico de engajados, pouco efetiva na realidade, inclusive com a conivência da burocracia colonial, tentou, ao menos, dar contornos legislativos para pôr termo a uma prática sedimentada no Império português: a exportação de escravizados procedentes do território africano.

O engajamento de “colonos livres” em Moçambique esteve associado à conjuntura da extinção do tráfico de escravizados e da abolição da escravidão e à intensificação da demanda por mão de obra a baixo custo nas regiões tropicais do globo, em virtude do crescimento do comércio mundial. Em paralelo a isso, é possível apreender que os esforços da metrópole portuguesa para controlar a emigração nativa ligavam-se às primeiras tentativas de mobilização do trabalho forçado, considerado instrumento basilar no fomento da exploração colonial de Moçambique a partir de meados do Oitocentos, mas também às tentativas de estabelecer o domínio político sobre a colônia.

No contexto do Mundo Índico, ao contrário do que alegavam proprietários e autoridades francesas da Reunião, as embarcações que transportavam trabalhadores engajados, como a *Alfred*, apoiadas pela antiga estrutura do tráfico de escravizados, não eram o passaporte para a liberdade, mas o caminho para formas de trabalho forçado dissimuladas pelos contratos assinados em situações de coerção, como a suposta “dívida pela alforria”, o rapto, o engodo ou o *status* de escravidão ilegal revelado nos depoimentos dos engajados. Tais condições, associadas à maior distância – e conseqüentemente ao custo de transporte mais elevado –, à resistência britânica em permitir o recrutamento

viventes: *formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000. pp. 30 e 33.

88 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 22, *Ofício n° 155 do Governador do Distrito de Cabo Delgado ao Governador Geral da Província de Moçambique*, 19 jul. 1858.

de indianos e à possibilidade de estabelecer contratos menos onerosos e mais longos, justificaram a preferência dos proprietários de terras da Reunião pelos trabalhadores provenientes da África Oriental, em detrimento daqueles vindos da Índia, sobretudo na década de 1850.

Por outro lado, o caso dos 105 engajados da barca *Alfred* permite elucidar o desprezo e a irrelevância da legislação proibitiva do tráfico, sobretudo no contexto da debilidade do poder geopolítico de Portugal perante interesses ligados à obtenção de força de trabalho para a expansão das *plantations* nas áreas tropicais de impérios europeus em concorrência por força de trabalho – como no caso da colônia francesa da Reunião – e acesso seguro a mercados consumidores e a fornecedores de *commodities*. Um episódio perfeitamente ilustrativo para ratificar a “persistência da história” destacada por Trajano Filho, ao afirmar que a colonização portuguesa no século XIX foi o reflexo do papel do país enquanto intermediário nas instâncias do imperialismo europeu da época. Segundo o autor: “o colonialismo português, como manifestação do poder dos fracos, foi forte”.⁸⁹

Os números dos deslocados para Reunião na década de 1850 impressionam e fornecem a dimensão do tráfico de engajados, nos quais se incluem os transportados na barca *Alfred*. A partir dos anos de 1870, porém, a demanda por essa força de trabalho ganharia a intensa concorrência de outras regiões territorialmente vizinhas à Moçambique – Transvaal, Natal e Rodésia –, além da colônia portuguesa de São Tomé e Príncipe. Isso acabou por diversificar as possibilidades de destinos e de exploração dos trabalhadores submetidos a rígidos contratos de trabalho.

A intensificação da demanda por mão de obra barata continuou, portanto, a engendrar o negócio do recrutamento e do transporte de homens, mulheres e crianças à sombra e semelhança do tráfico de escravizados e da própria escravidão, especialmente no caso dos trabalhadores

89 Wilson Trajano Filho, “A construção de um olhar fragilizado: notas sobre o colonialismo português em África” in Clara Carvalho e João de Pina Cabral (orgs.), *A persistência da história: passado e contemporaneidade em África*, (Lisboa: Imprensa das Ciências Sociais, 2004), pp. 21-59. p. 54.

africanos sob contrato. Envolvidos nesse contexto, engajados e engajadas criaram estratégias para resistir aos grilhões e aos contratos na origem e no destino. No caso da barca *Alfred*, alguns testemunhos serviram para denunciar – e assim ratificar – a forma brutal do recrutamento apontada pela historiografia, mas também para identificar alguns dos indivíduos engajados – Jamali, Sadubiri, Tassubi, Telêa e Mussa –, dando rosto a números frios que quantificaram esse tipo de tráfico. Se é certo que os depoimentos foram mediados por agentes do governo colonial com o objetivo de comprovar determinadas teses, a da violência do recrutamento à sombra de um contrato de trabalho e o exercício do tráfico de escravizados, a documentação pesquisada permite, no limite, dar voz a alguns africanos que se opuseram e lutaram contra o engajamento forçado, simbolizado pelo “quadrado de pano numerado” colocado em seus pescoços ao embarcarem na *Alfred*.

Anexo

Contrato junto ao Ofício N° 306 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar⁹⁰

Ano de mil oitocentos e cinquenta e seis, a quatro de maio perante mim Thomás Pedro Augusto Delegado do Governo e da Administração da Ilha da Reunião a bordo da Barca “Frederico e Amelia” fundeada no porto de Moçambique compareceram de uma parte Granier de Ste. Maugon, Frederico Maria Capitão da dita Barca, para tratar do armamento do seu navio vindo da Ilha da Reunião, e da outra emigrados transcritos na relação junta os quais declararão o seguinte. Depois de estarem certos do estado de completa liberdade em que estarão os engajados e isto por meio dos intérpretes.

Artigo 1°. Monsieur Granier de Ste. Maugon tratando como é dito, se obriga relativamente aos emigrados de que se trata a recebê-los e sustentá-los a seu bordo até o dia do seu desembarque na Reunião.

Artigo 2°. Os ditos emigrados se obrigam da sua parte a entregar-se a toda e qualquer qualidade de serviço durante cinco anos, pelo soldo ou ordenado de dez francos ou mil e seis centos réis por mês a cada um sete francos ou mil cento e vinte réis para cada mulher, e crianças de nove anos que possam ser empregadas em algum serviço vencerão cinco francos ou oito centos réis.

O tempo de trabalho é determinado do nascer ao sol posto, menos duas horas para repouso e comer.

Artigo 3°. Os dias que não forem empregados no trabalho ou por causa de doença ou por favor serão deduzidos dos seus salários, e nos dias de ausência ilegal perderão o dobro do salário de cada dia.

90 AHU, SEMU-DGU, Moçambique, cx. 18, *Ofício N° 306 do Governador Geral de Moçambique ao Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar*, 26 abr. 1857.

Artigo 4°. Os ditos trabalhadores serão nutridos e alojados e vestidos duas vezes cada ano.

Artigo 5°. Os engajados consentem em servirem um ou outro ano uma vez que sejam tratados da mesma maneira que é estipulado no presente contrato e restituídos à sua pátria no fim do tempo ajustado.

Artigo 6°. Os engajados terão direito ao seu soldo vinte dias depois da sua chegada a Reunião, menos que causa maior não impeça que sejam empregados no serviço não lhes faltando nunca os cuidados medicinais e necessários mantimentos.

Artigo 7°. Aos engajados será entregue no fim de cada mês o salário estipulado.

Recebido em 23 jan. 2024

Aprovado em 13 maio 2024

doi: 10.9771/aa.v0i69.58812



O trabalho sob contrato tornou-se importante estratégia para obtenção de trabalhadores precarizados ao longo do século XIX à sombra do escravismo, provocando o deslocamento de contingentes populacionais significativos. No contexto do pós-abolição da escravidão colonial francesa e da proibição do comércio de escravizados, este artigo analisa o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião através do caso da barca *Alfred*, considerando a geopolítica imperialista no mundo do Oceano Índico e na África oriental, a pressão inglesa contra esse tipo de tráfico, a intensificação da demanda por mão de obra a baixo custo nas regiões tropicais do globo e a agência dos engajados.

Trabalho sob contrato | Moçambique | Ilha Reunião | Barca Alfred.

***BETWEEN SHACKLES AND CONTRACTS:
THE FRENCH VESSEL ALFRED AND THE TRAFFICKING OF WORKERS
ENGAGED IN MOZAMBIQUE TO RÉUNION ISLAND***

Throughout the 19th century, in the shadow of slavery, indentured labor became an important strategy for obtaining workers thus causing the displacement of significant population contingents. In the context of the post-abolition of French colonial slavery and the prohibition of the slave trade, this article analyzes the trafficking of engaged workers from Mozambique to Réunion Island through the case of the barque Alfred, considering imperialist geopolitics in the Indian Ocean world and East Africa, British pressure against this type of trafficking, the intensification of demand for low-cost labor in tropical regions of the world and the agency of these workers.

Indentured labor | Mozambique | Reunion Island | barque Alfred.