

1703-1780

OS ESTRANGEIROS

Como já dissemos, julgamos não ser inadmissível que muito cedo, possivelmente pêlos anos 30 ou 40 do século XVI, navios estrangeiros tivessem começado a aparecer na baía e entrado em negociações com os indígenas.

Referimos já a tradição recolhida por Junod, nos fins do século passado, e que ele conta na sua conhecida obra *Vida duma tribo sul-africana*. A história é assim:

Os primeiros Brancos com quem os Rongas tiveram comércio eram pescadores de baleias. Os Rongas, diz Junod, não sabem dizê-lo ao certo mas pensam que esses estrangeiros eram ingleses. O tráfico com eles era denominado *gôdji* — e, de facto, por *Bá-Gôdji* são hoje ainda nomeados os Ingleses. *Ir a gôdji* — ir fazer negócio com esses Brancos — tornou-se uma expressão e um costume consagrados (e isto indica, inquestionavelmente, a continuidade desse comércio). Os estrangeiros não ousavam vir a terra. Fundeavam na baía e os indígenas levavam ao navio as suas mercadorias. Só por gestos se compreendiam e os Brancos davam a comer à gente da Maçaneta carne de baleia. Em troca do marfim, entregavam *ritatlas* de bronze, bocados de cobre, enxadas.

Depois destes Brancos, reza a tradição, vieram Muçulmanos, em “navios de popa levantada» chamados *màpangánhi* (na versão inglesa, original, da obra de Junod lê-se *màpangaii*) — pangaios. Os Mu-

çulmanos foram os primeiros estrangeiros que se estabeleceram em terra. Depressa aprenderam a falar a, língua e a servirem-se dos indígenas, expedindo-os, para o interior a comprarem de sua conta marfim e peles, a troco de enxadas, contas e panos — mais tarde, armas e pólvora.

Revista à luz da história e da documentação escrita, esta tradição aparece como um registo de factos recentes: segunda metade do século XVIII. A primeira notícia de pescadores de baleias na baía é de 1789, mas é provável que já antes disso eles tivessem aparecido. De facto, pelo menos em 1652 já navios franceses faziam nos mares do Cabo pesca de baleias e focas e a Companhia Holandesa da Índia Oriental, logo após ter-se instalado no Cabo, organizou essa indústria. Quanto aos Muçulmanos, tratava-se de gente de Goa, Damão, Diu, Surrate e Bombaim, à qual só foi franqueado o comércio da costa africana em 1755. Por outro lado, as mercadorias de compra (enxadas, anilhas de latão para os braços, pescoço e tornozelos) indicam uma época bastante posterior àquela (antes de 1545) a que a tradição presume de se reportar.

Todavia, embora transpondo para data mais remota factos relativamente recentes, transposição tão fácil de dar-se na simples transmissão oral das recordações, nem por isso seria inverosímil que esta história testemunhe, confusamente e ilustrando-se com imagens modernas, a antiguidade de presença de estrangeiros na baía e a novidade, para os indígenas, da permuta comercial com os Brancos. Se assim foi, não podia tratar-se senão de actos isolados, mais provavelmente da pirataria que infestava os mares e a costa em caça às naus portuguesas atulhadas de pimenta, ouro e panos ricos, «muitos rubis e muitas esmeraldas».

É fora de dúvida que aos Portugueses coube não só o descobrimento como a prioridade na exploração organizada e regular da baía da Lagoa.

O facto é que o primeiro caso concreto que se conhece de estrangeiros na baía é de 1597 ('). Chegando à Inhaca em Janeiro de 1598, Jerónimo Leitão encontrou a nossa casa de feitoria potentemente fortificada : cercadura de madeira da largura de uma braça, quatro baluartes «mais fortes que o mesmo forte», fosso com mais de uma braça de profundidade e «tudo muito forte». Nos princípios de 1597, haviam ali surgido três naus, com Brancos cuja língua os indígenas tinham estranhado. Eram Ingleses. Enviaram ao rei uma embaixada de vinte arcabuzeiros, com espaventoso saguate, a pedir autorização para construírem uma casa e porem nela duzentos homens. Enganaram os indígenas, afirmando-lhes que Jerónimo Leitão, «cuja aquela ilha era», estava numa das naus. A este engano, o rei, embora desconfiado, autorizou a construção da casa.

A gente dum pequeno navio português que nos fins de Junho naufragou na ponta da Inhaca desfez o engano e incitou os indígenas a abandonarem os intrusos. Eles assim fizeram. A doença deu nos Ingleses (corria que o régulo lhes mandara dar peçonha) e eles reembarcaram, recomendando aos indígenas que não destruíssem o forte. Jerónimo Leitão, claro, arrasou toda a fortificação.

Esta narrativa sugere que se tratava de uma tentativa de estabelecimento, o que pressupõe anteriores visitas de exploração.

Não voltamos a ter notícia concreta de estrangeiros em Lourenço Marques senão em 1685-86: os cinco

(') V. Documentos, i.º

navios ingleses que resgataram todo o marfim e levaram a Junta de Moçambique a propor a suspensão da carreira. Mas é seguro acreditar-se que durante esse período de quase um século a baía tenha sido concorrida de estrangeiros. Os Ingleses haviam encontrado um mercado — e sabe-se o que isso quer dizer... Os Holandeses, em guerra aberta com Portugal e a Espanha, davam caça sem piedade à navegação portuguesa e procuravam, mesmo, apoderar-se dos senhorios de Portugal. Em 1601, já as suas actividades alarmavam a Corte com a previsão de um ataque a Moçambique — ataque que sobreveio em 1604 e, depois, em grande força, nos dois cercos da ilha bravamente defendidos por D. Estêvão de Ataíde, em 1607 e 1608. Assim, não deixariam de frequentar a costa sudeste que os Portugueses haviam aberto ao comércio. E se não temos notícia deles em Lourenço Marques, sabemos por Francisco Vaz de Almada que em 1622 já tinham aparecido, muitas vezes, em Inhambane.

Em 1688, o governo do Cabo (onde os Holandeses se haviam estabelecido em 1652) enviou a Lourenço Marques a galeota *Noord*, para reconhecer e cartografar a baía.

Paiva Manso afirma que as instruções dadas à galeota compreendiam o «apoderar-se da baía, comprando, se preciso, o governador português que era então João Jacques», e acrescenta: «mas não conseguiu o seu intento».

Não nos foi possível consultar a obra em que Paiva Manso se apoiou ⁽²⁾. O historiador sul-africano McCall

⁽¹⁾ *Memoir respecting the Kaffirs, Hottentots and Bosjemans of South Africa*, pelo tenente-coronel inglês Sutherland, publicada no Cabo em 1856.

O título de «governador» emprestado a João Jacques é, evidentemente, despropositado. João Jacques não seria mais que o capitão do navio do resgate.

Theal nada diz a tal respeito e a historieta parece inverosímil, pois a galeota *Noord* não dispunha de meios para firmar a posse da baía e as suas instruções mandavam que, uma vez a baía cartografada, a galeota explorasse cuidadosamente a costa até o Cabo, em busca dum grupo de sobreviventes do *Stavenisse* que naufragara, tempos antes, na costa do Natal.

Comprado ou não comprado, João Jacques deixou livremente operarem na baía a galeota e um navio inglês que traficava na Inhaca. Esta contemporização com os concorrentes estrangeiros parece ter sido, por esta época, habitual. Assim, no caso de 1701-1703, o capitão e o escrivão do navio português foram a bordo do navio que arvorava a bandeira branca da Franca, por o julgarem «francês e amigo»⁽¹⁾. Tratava-se, porém, de piratas e já contámos o que se passou.

Em 1721, sobrevêm a ocupação holandesa. A expedição, preparada na Holanda, chegou à baía em fins de Março. E enquanto ela erigia o Forte Lagoa, em Portugal El-Rei alarmava-se com a notícia de que a Companhia da Índia Oriental de Inglaterra projectava vir estabelecer-se na baía. A 16 de Abril, escrevia ao vice-rei comunicando-lhe a notícia. Dizia-lhe que em ofícios trocados com o enviado extraordinário de Inglaterra em Lisboa e em instruções dadas ao embaixador em Londres, pedira a intervenção de «El-Rei Britânico», seu bom irmão e primo, para que impedisse a Companhia de levar avante tais projectos ⁽²⁾. E,

⁽¹⁾ O mesmo se verifica em Inhambane, em 1728, nas relações entre o capitão do navio português do resgate, Bernardo de Castro Soares, e os oficiais do navio holandês que ali foi em exploração.

⁽²⁾ O pedido era acompanhado por uma memória dos direitos e soberania de Portugal, elaborado pelo secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real. É um primeiro ensaio da questão que estalará século e meio depois.

embora devesse esperar «da estreita aliança que há entre esta corte e a Inglaterra» que o seu protesto seria satisfeito, em todo o caso tivera «por conveniente mandar um navio de guerra à dita baía de Lourenço Marques, com a gente necessária para a ocupar e guarnecer, ordenando-lhe que no caso em que ali achassem os Ingleses os desalojassem».

Ou porque S. M. Britânica se dignou intervir eficientemente ou porque a Companhia soube que os Holandeses se lhe haviam antecipado ou, ainda, porque tudo fosse puro boato, o facto é que os Ingleses não vieram. A notícia desvaneceu-se — como, dois anos depois, El-Rei escreveria ao vice-rei. E com ela se desvaneceu também a expedição portuguesa para ocupação da baía.

Eis um trecho da régia carta de 12 de Abril de 1723, dirigida ao vice-rei:

«[...] e desvanecendo-se a dita notícia, se suspendeu mandar-se a dita fragata, que se achava já preparada para a referida expedição; e porque agora corre que os Holandeses se têm estabelecido em um porto, dez, ou quinze léguas ao sul de Moçambique, e poderá. ser muito factível que seja na mesma Baía de Lourenço Marques, ainda que esta fique mais distante, por dizerem os práticos, a quem mandei ouvir sobre esta matéria, que naquela costa não há porto suficiente mais que a dita baía, tenho resolutu mandar preparar outra fragata que vá para a mesma expedição, destinada contra os Ingleses [...].»

Assim, após dois anos de permanência dos Holandeses na baía, não havia ainda na Corte a certeza de que fosse realmente lá que eles se tinham instalado.

E, mais uma vez, a expedição portuguesa desvaneceu-se.

Estes dois primeiros anos tinham sido difíceis para a guarnição holandesa. A expedição chegara em 29 de Março de 1721. Compunha-se de cento e treze homens — funcionários, operários, oficiais, quarenta e quatro soldados e outros tantos marinheiros — a bordo do *Kaap* e *Gouda*, vindos da Holanda, aos quais no Cabo se juntara o *Zeelandia*. Nas terras de Mpfumo, foi levantado o forte: quartéis e armazém, cercados por um muro pentagonal, de terra mas capaz de montar canhões. Era o Forte Lagoa. Mal começara a construção, as febres insinuaram-se na guarnição e em seis semanas tinham abatido dois terços do efectivo. A obra prosseguiu, empregando-se no trabalho das terras mais de duzentas mulheres indígenas — os homens, é claro, recusaram-se terminantemente a trabalhar.

Em Agosto, a guarnição recebeu um reforço de oitenta homens, mas por Março-Abril de 1722 o efectivo total estava reduzido, pelas febres, a setenta e oito homens. Foi então que três navios ingleses surgiram na baía. Abriam imediatamente fogo e o forte teve, a breve trecho, de capitular. Os Ingleses instalaram-se nele. Parte da guarnição bandeou-se, alistando-se no rol dos «piratas», como De Capelle lhes chamava e que seriam, possivelmente, os expedicionários da companhia inglesa da Índia. Jan Van De Capelle, com uma vintena de homens, conseguiu escapar-se, buscando refúgio nas povoações indígenas, onde viveu até os Ingleses abandonarem o forte: 30 de Junho.

O estabelecimento entrou, então, numa fase de relativo sossego e só há notícia de mais uma visita de estrangeiros, durante a ocupação holandesa: o navio inglês *Northampton* que nesse ano de 1723 reconduziu

à baía um sobrinho do régulo Mpfumo. Anos antes, este homem fora levado a Inglaterra, num navio inglês de comércio. Lá fora baptizado, com o nome de John (evidentemente), e tivera por padrinho um duque, sendo conhecido em Londres por Prince John.

Em Maio de 1726, chegou o novo comandante, Koning. O estabelecimento recebeu, então, grande impulso. Koning negociou com os régulos a compra de terras, lavrando escrituras, no valor aproximado de sessenta e duas libras esterlinas. Para desfazer a lenda de que os escravos comprados eram comidos pelos Brancos, promoveu a visita ao Cabo de um grupo de «grandes», entre os quais o Príncipe João que entretanto renegara o cristianismo e a europeização com que em Londres o haviam distinguido. O Porte Lagoa foi ampliado, muralhando-se uma maior área, e passou a chamar-se *Lydzaamheid* (*Liberdade* ou *Tolerância*).

No entanto, as forças que levariam ao desespero minavam a guarnição e os seus mandatários do Cabo e da Holanda.

As febres dizimavam a colónia e dentro em breve os germes da indisciplina ganharam virulência. O campo era-lhes propício: a maioria dos soldados eram Alemães, só mercenariamente ligados à Companhia Holandesa da Índia Oriental, quase todos indesejáveis no Cabo e remetidos, por punição, para a baía da Lagoa. Produziram-se conjuras e deserções, estas em direcção aos estabelecimentos portugueses em Inhambane e Sofala, na mira de navio que levasse à Europa.

O comércio não satisfazia. Entre Junho de 1722 e Agosto de 1723, havia rendido dois mil quilos de marfim e duzentos e vinte e dois de cobre. Em 1725, o estabelecimento exportou um pouco de âmbar, algum aloés, cento e trinta e seis quilos de cobre, mais de dois mil de marfim, trinta e quatro escravos e poucas libras

de ouro em pó. De Capelle atribuía, em 1723, a escassez do negócio à parcimónia do pagamento e advogava que de vez em quando se fechassem os olhos, dando um pacote de missanga a mais. Denunciava, também, que os braceletes de latão trazidos pelos Ingleses eram melhores que os da Companhia — e mais tarde, em 1727, os delegados dos régulos a Moçambique queixaram-se da má qualidade das fazendas holandesas. Koning pensou que o retraimento do comércio fosse devido à lenda sobre o destino dos, escravos. Mas a visita dos “grandes» ao Cabo não modificou a situação.

As expedições em busca das minas, por terra, retrocederam em face da hostilidade dos indígenas. Em 1729, desencadeou-se uma guerra dos régulos coligados contra o Mpfumo. Uma força holandesa saiu do forte para ir guardar um curral de gado da Companhia : a imprudência de um sargento valeu-lhe ser aniquilada pelas «mangas» da coligação.

Em 1730, os Holandeses dão-se por vencidos. A perda de vidas, o dispêndio de dinheiro, a magreza do negócio que não oferecia promessa de desenvolvimento e, sobretudo, a grande desilusão das nunca encontradas minas de ouro quebraram-lhes a força de ânimo, abatendo-os até à renúncia. A 27 de Dezembro, depois de terem destruído o forte e demais instalações, os Holandeses abandonaram a baía.

A feitoria holandesa fora estabelecida na base das dunas da Machaquene, um pouco para além da direcção da actual Rua Princesa Patrícia, no lugar onde esteve a bomba de abastecimento de água à cidade (¹).

(¹) Guilherme Ivens *Ferraz*, que foi capitão do porto de 1895 a 1899, conta que poucos anos antes ainda existiam as ruínas da feitoria. Veja-se *Descrição da Costa de Moçambique, de Lourenço Marques ao Bazaruto*.

Além do forte, com os seus quartéis e armazéns, os Holandeses tinham ainda outras instalações, designadamente um poço e reservatório de água, em pedra; «ma grande horta, com árvores de fruto, e De Capelle fez culturas experimentais de cana de açúcar e indigueiro.

Se as actividades inglesas e francesas na baía se inspiravam de puro mercantilismo e algumas vezes procuravam satisfação pela indignidade, em façanhas de pirata, o estabelecimento holandês tinha por pano de fundo as minas de ouro. Achar os caminhos que, rodeando as linhas directas portuguesas de Sofala e Cuama a Manica e ao Monomotapa, levassem às minas era o seu verdadeiro desígnio e a fortaleza-feitoria em Lourenço Marques foi, essencialmente, uma base para a procura desses caminhos. Os Holandeses acabariam por os encontrar, mais tarde; mas, aqui, só a desilusão os esperava. E, contudo, estavam bem perto...

O fracasso proveio do engano dos geógrafos. O mapa mostrava, de facto, como De Capelle escreveu, o Incomáti «percorrendo mais de duzentas milhas pelo interior do país, passando pela cidade Monomotapa e depois pelo reino do mesmo nome (onde propriamente se encontra o ouro)». Este erro e o apelo do Monomotapa despistaram-nos. O Incomáti levava, realmente, a países onde havia ouro, mais e melhor ouro que no Monomotapa. Mas, para se seguir esse caminho, seria preciso ter adivinhado a grande curva do rio inflectindo para sudoeste, onde ficavam aquelas terras de *Paraotte* e *Maschicosje* donde vinham os Negros com ouro em pó.

Um momento houve em que estiveram na boa pista. Em 1725, partiu da baía uma expedição que meteu aos sertões, rumo ao Poente. Se tivesse conseguido

vencer duzentos quilómetros nessa direcção, teria alcançado os campos de ouro (região de Lydenburg, Barberton e Kaapmuiden). Mas, pouco caminho andado, os indígenas forçaram-na a recolher à feitoria. Os Holandeses não insistiram nessa direcção e malbarataram as suas esperanças em vãs pesquisas no Incomáti, que a lancha *De Hoop* subiu, em 1728, até onde pôde navegar, e em inúteis explorações na baía de Inhambane.

Entretanto, o esquecimento português continuava, embora de vez em vez entretido na contemplação de indecisas lembranças...

Já vimos como, em 1723, dois anos após a fundação da feitoria holandesa, não havia ainda na Corte (e não a haveria também em Moçambique, provavelmente) notícia certa do facto. Em fins de 1725, parece, a situação não estava ainda esclarecida: João de Saldanha da Gama, vice-rei da Índia, no regimento que em 21 de Janeiro de 1726 deu ao novo governador de Moçambique e Rios, António Cardim Fróis, mandava que este informasse acerca das feitorias que *dizem ter* os Holandeses na costa, principalmente na baía de Lourenço Marques, e recomendava-lhe, também, que averiguasse das inteligências dos Holandeses ou outras nações com os indígenas e lhes impedisse «a estada, trato e comércio».

Não se conhece a informação prestada por Cardim Fróis ao Tribunal da Junta de Comércio. No entanto, da carta que escreveu, em Agosto de 1727, ao vice-rei, sabemos as providências que tomou. O navio do resgate de Inhambane em 1726 expediu para Lourenço Marques um emissário, a «convidar aqueles régulos novamente com a nossa correspondência». O emissário

não pôde chegar ao destino, retido por um régulo (possivelmente, o da Magaia, à beira do Incomáti) “receoso de estabelecermos com aqueles o negócio que este só queria para si». Pôde, porém, passar aviso, do qual resultou os régulos da baía, após conferência, delegarem dois filhos que no navio de Inhambane foram a Moçambique, em 1727. Certificaram eles Cardim Fróis de que todos desejavam a continuação da viagem do resgate; mas convinha esperar «certo aviso seu de que tinham expulsado os Holandeses de uma pequena feitoria que tinham, com oito ou dez pessoas». Se Cardim Fróis não se enganou ao escrever estes números, então aqueles príncipes estavam soberanamente mentindo ao governador.

O facto é que desta negociação nada resultou, mas manteve-se a ilusão de que os indígenas exerceriam contra os intrusos, por si sós, qualquer acção. Em 1729, o secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real comunicava ao vice-rei que Sua Majestade entendia muito conveniente continuar o governador de Moçambique “as mesmas diligências de ter correspondência com os sovas daquela costa, para que nela se introduza o nosso comércio, e sejam expulsos dela os Holandeses». Rotineiramente, como lhe cumpria, o vice-rei passou palavra ao novo governador de Moçambique e Rios, D. António Casco de Melo (regimento de 19 de Janeiro de 1731). E em 2 de Maio de 1740, numa instrução régia ao vice-rei, proclamava-se: «com mais certeza se sabe que os cafres daquela costa expulsaram do Cabo das Correntes aos Holandeses que se tinham estabelecido no dito porto [...]».

Não era verdade. Os indígenas não só não tinham expulso os Holandeses como, até, quando eles ocasionalmente voltaram à baía, no ano seguinte, os receberam com contentamento, fruto desse estranho prazer

de trocar, de comprar e vender... De facto, em Setembro de 1731 haviam saído do Cabo, em missão a Inhambane, os navios *De Snuffleaar* e *De Zeepost*. Este último, fazendo água, perdera a conserva e arribou à baía de Lourenço Marques, onde fundeou e aguardou o seu companheiro, que prosseguiu até Inhambane e veio reunir-se-lhe em 30 de Outubro. Aqui permaneceram até 30 de Janeiro de 1732. O diário de bordo do *Snuffleaar* dá-nos uma curiosíssima visão do movimento na baía: as contínuas visitas a bordo pelos régulos Mpfumo, Tembe, Matola e Mateque, seus secretários e grandes, as transacções feitas, os presentes trocados. Os Holandeses compraram mil e duzentos quilos de marfim, vinte e dois escravos e noventa e sete quilos do que chamavam “estanho». Em presentes, gastaram vinte e oito quilos de tabaco, cinco grossas de cachimbos e... quinhentos e oitenta e dois litros de araca!

Em todo o caso, era verdade que os Holandeses haviam abandonado a baía. E El-Rei, ponderando, naquela mesma carta, a conveniência de guardar para Portugal aquele comércio, recomendava que se aproveitasse a oportunidade. Caso ele, vice-rei, julgasse que «a situação das coisas do Estado» o permitia, não devia deixar de “fechar aquela porta às nações da Europa, fortificando o Cabo das Correntes». Quatro anos depois, como o vice-rei Marquês do Louriçal nada tivesse obrado em tal sentido, El-Rei insistia na recomendação junto do novo vice-rei, marquês de Castelo Novo. Mas quarenta anos passariam, ainda, antes que a régia ordem fosse cumprida.

O ano de 1753 marca o extremo do esquecimento português. Suspensa toda a comunicação com a baía, o capitão-general de Moçambique só “de tradição» podia conhecer o porto de Lourenço Marques e para

a história não ficou qualquer notícia do que nesse porto se teria passado entre 1731 e 1755.

Neste ano de 1755 produz-se um acontecimento que ia ter, por todo o território da Capitania Geral, tremenda repercussão — um acontecimento de que hoje ainda temos, de norte a sul da Colónia, vivas e inquietantes ilustrações. Foi a invasão de Moçambique pelos Baneanes ⁽¹⁾.

A infiltração indiana começara em 1687, ao abrigo da provisão, dada em 1686 pelo vice-rei Francisco de Távora, conde de Alvor, que concedia aos Baneanes o privilégio do comércio entre a Índia (onde se fabricavam as fazendas negociáveis com os africanos) e Moçambique ⁽²⁾. Inicialmente confinados na Ilha, como importadores por atacado, em breve, todavia, começaram a insinuar-se pelas Terras Firmes, graças a tolerâncias (que Saldanha de Albuquerque suspeita de corruptas) dos capitães-gerais — para, finalmente, lhes ser dada plena franquia em 1755, por um alvará de 10 de Junho.

Esta liberdade era fruto da intensa campanha que

(1) O capitão-general Pedro de Saldanha de Albuquerque definia assim os Baneanes: «Gentios que se acreditam mais nobres que os outros, por ser casta ou república de comerciantes, conservada sem mistura de outras desde a sua primeira origem e muito antes de serem expulsos de Cambaia para Guzarate, e para Meca, onde estabeleceram a maior residência», donde «passaram alguns a estabelecer-se com o seu comércio nas praças de Diu e Damão». Descreveu, pitorescamente, como esses «nobres» pouco a pouco foram introduzindo a arraia miúda, caixeiros, comissários volantes, cozinheiros... Chamava-lhes, como também Pereira do Lago, «corja de ladrões». E, em seu parecer, «o melhor e mais seguro remédio seria lançá-los fora e extingui-los, totalmente, não só desta Capitania mas de Goa, Diu e Damão e de todo o Domínio português onde aparecer casta baneane».

(2) O privilégio foi dado à companhia dos «Manzanes», que quer dizer, segundo Saldanha de Albuquerque, «todos os Baneanes nobres incorporados». No exercício desse privilégio, a companhia tinha por conservadores e juizes privativos os padres jesuítas dos colégios de Diu e de Moçambique !

por então se desenvolvera para o fomento do comércio como meio único de remediar a grande decadência da Índia e da Costa Oriental de África. O vice-rei marquês de Alorna postulara, anos antes, numa sentença memorável e que, da primeira à última palavra, deveria ser hoje ainda, e sempre, o moto da nossa administração ultramarina:

«Eu não vejo outro meio mais eficaz que o do Comércio [...]. Se perdermos as ideias heróicas da pompa e da ostentação, e pusermos os olhos na conservação do domínio e da cristandade e das forças necessárias para a sustentar, veremos que o Comércio é, somente, o útil e o sólido.»

Tinha razão o marquês de Alorna. Seguiram-no mal, porém, e a provisão de 10 de Junho de 1755 que franqueava aos Indianos todos os portos da Costa Oriental de África foi uma arma contra a cristandade e uma sapa do domínio nacional. De facto, dentro em pouco todo o comércio do interior (Terras Firmes e Rios de Sena) estava nas mãos deles e os negociantes portugueses de Moçambique à mercê da sua proverbial lisura. O suborno corroe os fundamentos da autoridade e da ordem. Pelo seu fervoroso proselitismo religioso e pela fácil adaptação ao meio, depressa eles captaram a confiança e a intimidade dos indígenas, delas se "servindo comercial e politicamente. Com a sua complacência, estrangeiros (para os quais o comércio permanecia proibido), designadamente os Ingleses de Bombaim, desviaram a seu favor o comércio dos portos, armando navios que se acobertavam com bandeira e passaportes portugueses obtidos por intermédio de mercadores de Goa, Diu e Damão. O comércio clandestino enxameou. Em 1761, tentou-se pôr-lhe cobro, ordenando-se que todos os navios destinados à Costa Oriental de África deveriam ir em «precisa derrota»

à ilha de Moçambique (única alfândega até então estabelecida) e aí baldearem a carga para os portos. Em 1786, porém, promulgou-se a liberdade de demandar directamente os portos onde seriam instaladas alfândegas — lei que teve por parte do governo da Colónia a mais decidida oposição.

Adiante veremos os reflexos deste regime na baía de Lourenço Marques.

Se é certo, como já dissemos, não haver notícias da baía entre 1731 e 1755, também não há dúvida de que nesse período os Ingleses foram nela as figuras predominantes, activos usufrutuários do seu comércio, estabelecendo uma corrente mercantil que se prolongaria mesmo nos primeiros anos da ocupação portuguesa, entrando pelos começos do século XIX.

Em 1755, Francisco de Melo e Castro expediu de Moçambique um navio, em reconhecimento à baía, e «só então soube que iam comerciar àquela baía e rios embarcações britânicas, sem contudo haver feitoria dessa ou de alguma outra nação europeia nas suas margens»⁽¹⁾.

Em Junho de 1757, o navio holandês *Naarsiigheid* arribou, desarvorado, à baía, em tais condições que não pôde ser mantido a flutuar. A tripulação salvou-se em terra e parte dela esperou, durante dois anos, que lhe viesse socorro. Alguns homens tentaram alcançar o Cabo, recorrendo, em direcção contrária, o velho trilho dos naufragos portugueses, e conseguiram chegar além de Porto Natal.

Os Franceses não só frequentavam a costa de Mo-

çambique, em especial para carregarem escravos, como também aspiravam a estabelecer-se nela. Em 1738, após o sítio de Goa e invocando o auxílio prestado ao vice-rei pelo governador do estabelecimento francês de Pondichéry, o governador da companhia francesa da Índia propusera a Portugal estreita cooperação, de modo a garantir a soberania portuguesa em Goa, a troco da concessão de um porto na costa moçambicana.

Pêlos meados do século, a actividade dos Franceses intensificou-se, chegando mesmo alguns capitães-generais a sancioná-la, a despeito de estar vedado o comércio aos estrangeiros. Por 1762, os Franceses pretenderam, mais abertamente, estabelecer-se em Lourenço Marques, mas a hostilidade dos Ingleses não lho permitiu⁽¹⁾.

Em 1763, o capitão-general Silva Barba despachou em missão a Lourenço Marques o tenente-coronel António José de Melo, comandando a fragata real *S. José* armada em guerra e com a guarnição militar e a lotação de marinheiros reforçadas. Todavia, as instruções prescreviam a António José de Melo que devia “procurar não ter ocasião de peleja, mas sim tão somente bater-se com o inimigo em sua natural defesa». E especificavam: «o que também observará quando encontre embarcações estrangeiras no mar ou no porto da mesma baía de Lourenço Marques». António José de Melo assim cumpriu. Tendo encontrado na baía dois navios ingleses de comércio, sem guarnição militar, trocou com o comandante deles as habituais cortesias — visitas, jantares, presentes⁽²⁾.

(1) Segundo o governador dos Rios de Sena, Marco António de Montauray, citado por T. Botelho, obra citada.

(2) Tem-se escrito que por causa deste procedimento António José de Melo foi acusado, tirando-se uma devassa. Seria singular que assim fosse, dadas as instruções. A devassa foi, realmente, tirada mas cremos que por outro motivo, como referiremos no capítulo *Reconquista*.

(1) *Ensaio sobre a estatística das possessões portuguesas*, etc., de F. M. Bordalo.

Estes navios pertenciam à companhia de Bombaim e exibiam passaportes passados pelo governador de Damão. Comandava-os um certo Eduardo Chandler e a guarnição compunha-se de lascars. Para o comércio, Chandler dispunha de cinco embarcações que navegavam para todos os rios e de duas cavalgaduras que conservava em terra.

Em 1768, os Ingleses chegaram, mesmo, a estabelecer-se em terra, com uma pequena feitoria fortificada que, no entanto, teve vida efêmera.

Sabemos, ainda, que quando em fins de Março de 1777 Bolts chegou, com a sua gente, para estabelecer a feitoria austríaca, encontrou ancorados na baía três navios ingleses, capitães Burton, McKennely e Cahill, o primeiro dos quais se achava aqui havia cerca de treze meses, tendo no entretanto perdido quase um terço da sua guarnição.

O estabelecimento austríaco não impediu os navios ingleses de demandarem a baía. Em 1777 ou princípios de 1778, Bolts teve de escorraçar um. Foram duas corvetas, vindas a comerciar na baía, que levaram a Moçambique, por meados de 1778, a notícia desse estabelecimento. Em 1780, o navio mandado por Vitorino José Garcia a tentar o restabelecimento do comércio encontrou, além da feitoria austríaca, um navio inglês, armado na Índia sob pavilhão português. E em 1781 a expedição de Godinho de Mira encontrou mais um navio de bandeira portuguesa e um outro, inglês. Este, *Isipai Catra*, procedera de Bombaim, com passaporte inglês, e não tendo cumprido a intimação a sair foi, depois, levado para Moçambique por Godinho de Mira. O outro, ostentando pavilhão português, exibiu passaportes passados pelo governador de Damão. Denominava-se *Tathe Isay*, era capita-

neado por um inglês e fora armado por mercadores baneanes de Goga ⁽¹⁾.

Não conhecemos outros pormenores do movimento comercial inglês na baía, por esta época. Mas da sua extensão ficaram, infelizmente, bem sobejas e funestas provas...

Foi, ainda, um aventureiro inglês que trouxe para Lourenço Marques os Austríacos. Guilherme Bolts iniciara a sua carreira de aventura como caixeiro dum estabelecimento inglês em Lisboa. Servira depois, em Londres, a Companhia da Índia, à custa da qual amealhou fortuna que, afinal, perdeu numa demanda promovida pela Companhia. Após vãs tentativas em Lisboa, à procura de posição vantajosa, passou a Viena e daí a Trieste onde conseguiu interessar os homens de negócio nos seus planos de comércio na África Oriental e na Ásia. Armaram, sob a firma Bolts & Ca., um navio, cujo comando foi confiado ao aventureiro inglês.

O nosso ministro da marinha, Martinho de Melo e Castro, definia Bolts como «homem perigoso, ainda que hábil», dotado de «arte, destreza e astúcia, acompanhada de um grande conhecimento do comércio da Ásia».

Um belo dia, Bolts chegou, no seu navio, a Goa, apresentando-se ornamentado com os títulos de tenente-coronel das forças imperiais e director geral da Companhia Austríaca da Ásia. Propôs ao vice-rei D. José Pedro da Câmara um tratado de comércio e navegação para o porto e praça de Damão. A Junta da Real Fazenda deu-lhe parecer favorável e o vice-rei assinou o tratado, em 10 de Abril de 1778.

(1) Os nomes *Isipai Catra* e *Tathe Isay* figuram no diário de Godinho de Mira. Num documento austríaco aparecera sob as formas *The Spy e Faitelay*.

Se não, ainda, nesse momento, poucos dias depois, espalhou-se por Goa que, ao tocar em Lourenço Marques, o navio austríaco encalhara e tivera de descarregar parte das fazendas; que Bolts comprara do régulo uma porção de terras, nas quais edificara uma casa forte, para refresco e base dos navios austríacos em serviço no comércio da África Oriental; e que, ao sair da baía, deixara essa casa guarnecida de gente e artilharia.

D. José Pedro da Câmara apresentou a Bolts o seu protesto formal, notificando-o de que aquelas terras pertenciam à Coroa de Portugal e nelas não podiam construir-se fortificações sem permissão de Sua Magestade Fidelíssima.

Só por Julho ou começos de Agosto de 1778 houve em Moçambique notícia do estabelecimento austríaco, notícia que Baltasar Pereira do Lago transmitiu para a Corte em 6 de Agosto e que lhe fora dada por duas corvetas inglesas que haviam estado no Cabo das Correntes.

Em Março de 1779, o ministro da Marinha escreveu ao vice-rei, já então D. Frederico Guilherme de Sousa, em resposta às comunicações do seu antecessor relativas a Bolts. Prevenia-o da espécie de homem que este era e recomendava-lhe a necessidade de cortar, desde logo, as suas maquinações. Assim, o vice-rei devia desacreditar o seu antecessor, declarando o tratado de 10 de Abril de 1778 «um papel informe em figura de tratado, feito sem poder, ordem nem autoridade» — por consequência, nulo e de nenhum efeito. À volta de Bolts deveria criar-se um ambiente de indiferença, mesmo frieza e desagrado. E o vice-rei notificá-lo-ia de que «tendo notícia de se haver construído uma fortaleza nos domínios portugueses da Costa da África Oriental, a mandara destruir, achando-se na

firme resolução de tratar como inimigo da Coroa de Portugal todo aquele que cometesse semelhantes atentados».

Esta última parte não passava de mero embuste. Como hoje se diz, era a guerra de nervos feita a Bolts, visando a desanimá-lo e levá-lo a abandonar a partida. E para evitar as complicações de chancelaria e eximir a responsabilidade da Coroa (sobretudo, se a imperatriz Maria Teresa tivesse, efectivamente, dado a sua concordância ⁽¹⁾ à empresa dos triestinos), o vice-rei simularia que tudo era de sua iniciativa e responsabilidade, como lho recomendava o ministro: «em tudo o referido deve V. S.^a mostrar que obra de sua própria autoridade, em consequência das obrigações do lugar que ocupa, sem que tivesse nem lhe fosse precisa ordem alguma desta corte».

A comédia não surtiu efeito. Era um jogo pueril, com um homem da qualidade de Bolts — que, ainda para mais, devia saber melhor que o vice-rei e o próprio governador de Moçambique aquilo que se passava em Lourenço Marques.

Que sucedia, entretanto, na baía?

Bolts chegara por fins de 1777 e negociara com os régulos, tendo desembarcado e acampado em terra. Em 3 e 7 de Maio concluiu, respectivamente com o Tembe e o Matola, os tratados de compra das terras. No segundo tratado interveio, também, o régulo de Mafumo (Mpfumo), vassalo do Matola ⁽²⁾, pois eram

⁽¹⁾ McCall Theal afirma que sim. No protesto oficial austríaco de 1782, diz-se que a companhia era *avouée et octroyée par la com.* No entanto, «o Imperador não punha, no comércio empreendido nas índias por alguns dos seus súbditos, outro interesse além da protecção que era obrigado a dispensar-lhes».

⁽²⁾ A casa da Matola (Matjolo) provinha de Niharúti, o invasor das terras da margem norte da baía, que viera com a sua gente de Psatine (Suazilândia). Seus filhos, Mpfumo, Polana, Massinga e Nuantihumane repartiram as terras, como vassalos do pai. Nuantihumane ficou com as

as suas terras, entre Maé e a Ponta Vermelha, mais ou menos, que especialmente interessavam Bolts.

As terras cedidas pelo Tembe iam, segundo Alexandre Lobato que se reporta à tradução, feita em Goa, dos papéis apesados na feitoria austríaca em 1781, «desde a ponta Maone (Mahabone) que forma a entrada da ribeira (Rio do Espírito Santo) até à ponta Dungrim ou Sezalim (a ponta da Catembe)». Infelizmente, deste trecho não se distingue o que é original do tratado ou interpretado e relacionado por Lobato. Se a indentificação de Mahabone com a ponta Maone pode ter-se por certa, a de Dungrim ou Sezalim com a ponta da Catembe (Lechemere, Choluquene) suscita dúvida e é pena que Lobato não tenha dito em que a fundou.

Investigações a que procedemos na região sugerem, antes, que as terras compradas por Bolts seriam as da ponta Maone e suas imediações, apenas, ou dessa ponta em direcção à boca do Maputo. Esta hipótese coincidiria com a notícia, dada por McCall Theal, de que a feitoria austríaca ficava perto da foz do Maputo.

Bolts não conseguira convencer o régulo da Inhaca a ceder-lhe a ilha, posição por excelência para dominar o tráfico do rio do Maputo que era um dos dois grandes

que se denominariam Matola. A Niharúti sucedeu Mpfumo, como soberano. Cremos que foi na guerra da coligação dos régulos contra Mpfumo, em 1719 e de que falámos atrás, que a soberania deste terminou. Os vencedores dividiram entre si as terras do vencido e Matola ficou com as marginais da baía até à Ponta Vermelha.

No seu diário, André Daniel Pollet explica que Chibanzane, o régulo da Matola com quem Bolts tratou, tomara pela força as terras de Mpfumo.

O régulo do Tembe é nomeado pelos Austríacos «Mohaar Capelle ou Capelb). Trata-se, sem dúvida, de Muaje, como dizem os indígenas. Nas tábuas genealógicas organizadas por vários investigadores, o nome aparece sob as formas: *Mohdri e Muhadye*.

Chibanzane, da Matola, não figura nas tábuas de Roque de Aguiar, Torre do Vale e Junod. Apenas o encontramos nos já citados apontamentos de António Albasini, com a forma Chibandjane.

canais (o outro era o Incomáti) do comércio de marfim da baía. Assim, uma posição na ponta Maone ou entre esta e a das 3 Marias, à entrada do Maputo, constituiria uma posição de recurso, suprimindo a falta da base da Inhaca.

Mais tarde, Novembro de 1778, André Daniel Pollet, director da feitoria na ausência de Bolts que em Junho de 1777 partira para a Índia, negociou (de harmonia com instruções deixadas por Bolts que já havia tentado, sem êxito, a negociação) a compra da ilha dos Portugueses e parte da Inhaca, conforme registou no seu diário:

«Quinta fr.^a 19 de 9^{bro} [de 1778]. Ajustei e comprei a Huacano a Ilha de Xitemole e a Met.^c da Inhaca, como do Seg.^{te} papel de ajuste e venda ass.^o as 5 da tarde sobre a praça onde levantamos a bandeira Imperial e salvamos com 2 pedr.^{os} a que Champagnet respondeu com um mosquete í¹).»

A feitoria austríaca denominou-se de S. José. «As instalações eram o que havia de mais rudimentar: palhotas de paus e caniços, cobertas a capim. O projecto de 1778, para uma nova casa de feitoria e de que há desenho, mostra a planta de uma casa de 40 pés de largo com varanda em volta, de 9 pés. Dentro, havia uma sala grande, central, e quatro quartos aos cantos, de 10 pés em quadrado. Os quatro cantos exteriores das varandas eram fechados para escritórios. Havia os armazéns, que eram, por vezes, roubados pelos indígenas, e há notícia de ter ardido um deles com muito risco para as restantes instalações que eram de palha. Tudo devia ser protegido por

(¹) A. Lobato, obra citada, que ainda informa ter servido de intérprete o português José Pedro da Fonseca, natural do Porto e que no ano seguinte foi assassinado por um indígena.

uma paliçada e os indígenas, especialmente os régulos, não podiam entrar na fortificação e, em caso algum, ali pernoitar» (').

Sobre a localização do forte de S. José, Lobato opina que o tratado com o Capela «localiza perfeitamente o sítio que os austríacos elegeram para o estabelecimento». Duvidamos. O tratado, ao descrever as terras cedidas pelo Capela diz: «onde o campo Imperial está agora levantado», parecendo que o *onde é* a ponta Dungrim ou Sezalim. Já vimos a dúvida sobre a localização de Dungrim ou Sezalim. Por outro lado, aquelas palavras podem muito bem referir apenas o local onde se estabelecera o acampamento de desembarque, enquanto não se obtivesse permissão dos régulos para levantar a fortificação. A indicação *agora* parece confirmar esta interpretação. Assim, continuamos a crer, sobre as demais (embora poucas e imprecisas) indicações que possuímos, que a feitoria austríaca ficava na margem norte, por alturas onde também estivera o forte holandês.

Provavelmente, na ponta Maone ou algures entre ela e a foz do Maputo, teria havido uma estação (sendo a ela que respeita a notícia de McCall Theal), abandonada, por já desnecessária, quando Pollet conseguiu a concessão da Inhaca e ilha dos Portugueses.

Não se sabe muito da vida do estabelecimento. Em pouco tempo, do efectivo inicial (155 homens e algumas mulheres, vindos com Bolts no navio *José e Teresa*), morreram vinte e seis homens e três mulheres.

Em 1777, Junho, Bolts saiu para a Índia e ignora-se se alguma vez mais voltou a Lourenço Marques, parecendo que não.

(') A. Lobato, obra citada.

Em 1780, o negociante de Moçambique Vitorino José Garcia (ou Gracias) expediu um navio ao comércio da baía, capitaneado por Gonçalo Coelho Pinto. O director da feitoria, André Daniel Pollet, filho de alemães e nascido em Lisboa, pretendeu cobrar direitos sobre as suas fazendas. Coelho Pinto opôs-se, mas foi-lhe impedido traficar com os indígenas. Estes, por seu turno e certamente instigados pelos Austríacos, hostilizaram os Portugueses, matando alguns e aprisionando outros que tiveram de ser resgatados por fazendas. Coelho Pinto abandonou a baía, rumo ao Bazaruto, seguindo depois para as Ilhas de França.

Pouco tempo antes da chegada da expedição de Godinho de Mira, o inglês Manwaring que geria o estabelecimento na ausência de Pollet, em viagem a Bombaim, entrara em conflito com os indígenas. Desembarcara do *Príncipe Fernando*, o bergantim de serviço no estabelecimento, com o seu tenente e a equipagem de dez homens. Mal puseram pé em terra, uma manga de indígenas caiu sobre eles e aniquilou-os à zagaiada.

Bolts architectava grandes planos sobre o estabelecimento em Lourenço Marques. Não importa muito conhecê-los em pormenor, pois não passaram de planos. Mas interessa anotar o espírito que os inspirava. Bolts pretendia uma verdadeira *conquista*, não segundo a concepção portuguesa da navegação e comércio, mas pela soberania política e económica, a ocupação militar e populacional — enfim, uma verdadeira *colonização*, no sentido moderno do termo.

Em 1781, finalmente, a aventura africana de Bolts foi liquidada pela expedição de Goa. E com a sua liquidação fecha o capítulo estrangeiro da história de Lourenço Marques, o capítulo do *esquecimento* português. Interrompida a sua exploração regular da

baía, os Portugueses tinham deixado o comércio dela perfeitamente livre à fruição de estrangeiros. Tão livre, que alguns puderam pretender, além do usufruto, a propriedade da baía e fugazmente alienaram, pela ocupação, a soberania portuguesa. E, contudo, não foi dessa transitória alienação que a história portuguesa de Lourenço Marques teria de queixar-se... Realmente, ao passo que de nove anos de ocupação holandesa e cerca de cinco de ocupação austríaca não resultou qualquer modificação do quadro da baía como porto de comércio nem o mais leve vestígio de influência com reflexos políticos, o mercantilismo inglês implantou daninhas raízes. Os Ingleses souberam, como escreveu Nogueira de Andrade (1), «arruinar este comércio, fazendo ladinos aqueles Cafres, por isso mesmo que lhes satisfaziam sua ambição com melhores fazendas e maiores donativos, a que os nossos negociantes de Moçambique não podem chegar, porque as ditas fazendas lhes vêm mais caras e muito piores pelas usurárias mãos dos baneanes de Diu e de Damão». Introduziram nos sertões armas, pólvora e munições — lenha com que, depois, também eles próprios se queimariam na Zululândia. E insinuaram em terra os seus agentes indianos que se instalaram junto dos régulos, depressa aprendendo a língua e casando com mulheres da terra, intrigando contra os Portugueses e fazendo a propaganda do comércio inglês. A história de Lourenço Marques no século XIX mostra bem quanto estas daninhas raízes, fertilizadas por novos agentes e novos aventureiros britânicos, frutificaram — e o quanto nos custaram, em dinheiro e em sangue...

(1) Veja-se *Documentos*, 3."